



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen
palvelutasomäärittely PATA2

Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

Teuvo Leskinen, Niko Setälä, Tuomo Lapp

23/2011

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja**

ISBN 978-952-257-439-8 (PDF)
ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8071(verkkajulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkajulkaisuna:
<http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut>
<http://www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer>

Kartat: VTJ/VRK 2/2010 © Karttakeskus lupa nro L4356

Sisällys

Esipuhe	6
1 Tausta.....	8
1.1 Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset Uudenmaan alueella	8
1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen.....	8
2 Lähtökohdat.....	10
2.1 Aiemmat suunnitelmat	10
2.1.1 Esiselvitys palvelutasomäärittelystä	10
2.1.2 Maakuntakaava.....	11
2.1.3 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat	11
2.2 Valtakunnalliset suositukset.....	12
2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso.....	13
2.4 Siirtymäajan sopimukset.....	13
3 Nykytilan analyysi	15
3.1 Väestö.....	15
3.2 Keskusluokitus ja yhteystarpeet	16
3.3 Joukkoliikennejärjestelmä	22
3.3.1 Uudenmaan joukkoliikennejärjestelmä	22
3.3.2 Itä-Uudenmaan linja-autoliikenne	22
3.3.3 Lippujärjestelmä.....	26
3.3.3 Liityntäpysäköinti.....	27
3.4 Joukkoliikenteen kysyntä.....	28
3.4.1 Työmatkat	28
3.4.2 Koulu- ja opiskelumatkat	29
3.5 Matkustajamäärät ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus	32
3.5 Rahoitus	34
3.6 Asukaskysely	35
4 Joukkoliikenteen palvelutaso	36
4.1 Palvelutasoluokitus	36
4.2 Nykyinen palvelutaso	38
4.3 Tavoitteellinen palvelutaso ja palvelutasopuutteet	38
5 Kehittämistoimenpiteet	42
5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen	42
5.2 Laadulliset palvelutasotekijät	43
5.3 Kustannukset	44
5.3.1 Arviointiperusteet	44
5.3.2 Esimerkkejä kustannusvaikutuksista	44
5.4 Tavoitepalvelutasojen kattavuus	45
6 Liikenteen järjestäminen.....	47
6.1 Liikenteen järjestämistavat	47
6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu	49
Lähteitä.....	50

Liitteet:

1. **Palvelutasoluokat – määrälliset kriteerit**
2. **Palvelutasoluokat – laadulliset kriteerit**
3. **Yhteydet kuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle**
4. - 5. **Kuntakeskusten väliset yhteydet**
6. - 7. **Kyläkeskuksien yhteydet kuntakeskuksiin**
8. **Nykytilanteen palvelutaso – kartta**
9. **Palvelutasotavoitteet 2014–2019 – kartta**

Esipuhe

Tämä työ sisältää Uudenmaan ELY-keskuksen alueelta Itä-Uudenmaan alueen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn, joka perustuu vuonna 2010 laadittuun esiselvitykseen (29/2010).

Toimivaltaisten viranomaisten on joukkoliikennelain mukaan määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Joukkoliikennelaki edellyttää viranomaisten yhteistyötä kuntien ja maakuntaliittojen kanssa, mikä onkin ollut keskeisenä toimintatapana selvityksen laadinnassa. Laajalla yhteistyöllä on pyritty siihen, että tavoitteellinen palvelutaso kuvaa yhteistä tahtotilaa joukkoliikenteessä ja sen pohjalta ELY-keskus voi tehdä päätöksen palvelutasosta alueellaan. Palvelutason määrittely tehdään tässä muodossa ensimmäistä kertaa. Kyse on kuitenkin jatkuvasta liikennejärjestelmätyöhön yhä kiinteämmin liittyvästä prosessista, jossa palvelutason toteutumista tullaan seuraamaan ja päätöstä tarkistetaan määräjain.

Palvelutason määrittely on myös valmistautumista siihen, millä tavoin liikenne järjestetään siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen (2014–2019) jälkeen. Selvitykseen sisältyy kuvaukset eri liikenteen järjestämistavoista, mutta liikenteen järjestämismalliin tulevaisuudessa ei oteta kantaa.

Palvelutasomäärittelyä käytetään liikenteen järjestämisessä palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupia myönnettäessä. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyt palvelevat kuntien joukkoliikenteen rahoituksen suunnittelua, maankäytön suunnittelua sekä lakisääteisten henkilökuljetusten järjestämistä.

Määrittelyprosessin tavoitteena on myös osapuolten sitouttaminen joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason toteuttamiseen. Vuorovaikutteisuus kuntien, maakuntaliittojen ja liikenteenharjoittajien kanssa on siten ollut tärkeä osa prosessia.

Työ on tehty projektiryhmässä, jonka jäseniä ovat olleet:

Hanna Linna-Varis	pj. Porvoo
Rita Lönnroth	Sipoo
Eva Lodenius	Sipoo
Risto Nieminen	Loviisa
Erkki Vähätörmä	Uudenmaan liitto
Juhani Hallenberg	ELY-keskus
Teuvo Leskinen	Sito Oy
Niko Setälä	Sito Oy

Työtä on käsitelty säännöllisesti Itä-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmässä, johon ovat kuuluneet:

Hanna Linna-Varis	pj. Porvoo
Juhani Hallenberg	ELY-keskus
Erkki Vähätörmä	Uudenmaan liitto
Mikko Saavola	Linja-autoliitto
Erja Lehtinen	Pukkilan Liikenne Oy
Eero Huttunen	Porvoon Liikenne Oy
Miska Peura	HSL
Pekka Hyväri	Matkahuolto
Seija Marttila	Pornainen
Rita Lönnroth	Sipoo
Eva Lodenius	Sipoo
Camilla Mellqvist	Myrskylä
Risto Nieminen	Loviisa
Tuija Saloranta	Askola

Palvelutasomäärittelytyötä on tehty samanaikaisesti kaikilla Uudenmaan ELYn seitsemällä seutulippualueella ja määrittelyt on koordinoitu alueiden kesken siten, että alueiden

väliset ja Uudenmaan ELYn rajan ylittävät yhteydet on otettu huomioon. Koko Uudenmaan ELYn tasolla palvelutason määrittelyä on ohjannut ohjausryhmä, jonka jäseniä ovat olleet:

Juhani Hallenberg, pj.	ELY-keskus
Jenni Eskola	Liikennevirasto
Pietari Pentinsaari	Liikennevirasto
Erkki Vähätörmä	Uudenmaan liitto
Tapio Ojanen	Päijät-Hämeen liitto
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Ari Heinilä	Linja-autoliitto
Outi Janhunen	HSL
Anita Joenpalo	Forssan joukkoliikennetyöryhmä
Maarit Kaartokallio	Hämeenlinnan joukkoliikennetyöryhmä
Kimmo Kiuru	Riihimäen joukkoliikennetyöryhmä
Salla-Mari Rintala	Länsi-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Juha Oksanen	Keski-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Hanna Linna-Varis	Itä-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Matti Hoikkanen	Lahden joukkoliikennetyöryhmä
Mirja Hyvärinta	ELY-keskus
Laura Langer	ELY-keskus
Seppo Nikkanen	ELY-keskus
Satu Hyvärinen	ELY-keskus
Susanna Kaitanen	ELY-keskus
Jarkko Tonttila	ELY-keskus
Tarja Laine	ELY-keskus
Lauri Helke	VR

Konsulttina työssä on toiminut Sito Oy, missä työhön ovat osallistuneet Teuvo Leskinen, Niko Setälä, Tuomo Lapp ja Jussi Jääoja.

1 Tausta

1.1 Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset Uudenmaan alueella

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on ELYn itsensä lisäksi viisi muuta toimivaltaista viranomaista, jotka ovat HSL sekä Hyvinkään, Riihimäen, Lahden ja Hämeenlinnan kaupungit. Nämä määrittelevät toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Alueen laajuuden ja monimuotoisuuden takia Uudenmaan ELY-keskus laati esiselvityksen joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä (29/2010). Tämä määrittelytyö koskee Itä-Uudenmaan aluetta, johon sisältyvät seuraavat kunnat: Sipoo, Pornainen, Porvoo, Loviisa, Askola, Pukkila, Myrskylä ja Lapinjärvi. Kuvassa on esitetty alueen toimivaltaiset viranomaiset, joista HSL-alue ja Lahden seutu rajautuvat tarkasteltavaan seutulippualueeseen.



Kuva 1. Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueet Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueella

1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen

EU:n palvelusopimusasetus¹ (PSA) ja sen mukainen Suomen uusi joukkoliikennelaki (JLL, 13.11.2009/869) ovat astuneet voimaan 3.12.2009. Niiden myötä Suomen joukkoliikennelainsäädäntö on uudistunut. Jatkossa joukkoliikenne on järjestettävä joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti. PSA:ta on noudatettava, kun toimivaltainen viranomainen järjestää liikenteen markkinaehtoista liikennettä monilukuisempana, luotettavampana, korkealaatuisempana tai edullisempänä. Uudenmaan ELYssä joukkoliikennettä on tuettu esimerkiksi lippujen hintoja alentamalla ja ostoliikenteenä eli liikenne ei ole uuden lain mukaan puhtaasti markkinaehtoista. Lisäksi alueella on ostettua junaliikennettä oikoradalla Lahteen, Lahden ja Riihimäen, Riihimäen ja Tampereen sekä

¹ Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 3.12.2007

Hanko-Karjaa välillä. Myös HSL:n ostaman junaliikenne Kirkkonummi-Helsinki-Kerava alueella palvelee alueella liikkuvia matkustajia.

Entisen lainsäädännön mukaiset linjaliikenneluvat on pääosin muutettu siirtymäajan sopimuksiksi. Vaikka siirtymäajan sopimuksissa noudatetaan jo palvelusopimusasetusta, ovat sopimukset nimensä mukaisesti voimassa vain lain siirtymäaikana. Sopimukset umpeutuvat vuosien 2014 ja 2019 välillä. Joukkoliikennettä ei voida siirtymäajan jälkeen järjestää samalla tavoin kuin siirtymäajan sopimuksilla.

Toimivaltainen viranomainen päättää, miten joukkoliikenne sen toimivalta-alueella järjestetään siirtymäajan jälkeen. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on uuden joukkoliikennelain mukaan määritettävä toimivalta-alueensa palvelutaso. Palvelutason on oltava sen tasoinen, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen. Palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikennepalvelujen järjestämistä alueella (Liikennevirasto, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn, 2010). Palvelutason toteuttamiseen kunnat sitoutuvat käytännössä mm. liikennepalveluja ostaessaan.

2 Lähtökohdat

2.1 Aiemmat suunnitelmat

2.1.1 Esiselvitys palvelutasomäärittelystä

Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta vuonna 2010 laaditussa esiselvityksessä joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyjen laatiminen jaettiin seitsemään osa-alueeseen. Osa-alueiden rajaukset perustuivat muun muassa nykyisiin seutulippualueisiin. Tässä selvityksessä käsiteltävään Itä-Uudenmaan alueeseen sisältyvät:

- Porvoon seutukunnasta Askola, Myrskylä, Pukkila ja Porvoo
- Loviisan seutukunnasta Lapinjärvi ja Loviisa
- Helsingin seutukunnasta Pornainen ja Sipoo

Työn aikana on tarkennettu Itä-Uudenmaan suunnittelualueen rajausta sopimalla erikseen, kuinka esimerkiksi Sipoon, Mäntsälän ja Pukkilan alueiden palvelutasomäärittelyt sovitetaan yhteen HSL-alueen, Keski-Uudenmaan ja Päijät-Hämeen palvelutasomäärittelyjen kanssa.

Palvelutason määrittelyn tehtävänä ja tavoitteena on:

- ”Ilmaista yhteinen tahtotila joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista käyttäjätarpeiden ja liikennepoliittisten tavoitteiden lähtökohdista.
- Yhteistyömuotojen kehittäminen eri osapuolten kesken ja yhteistoiminnan vakiinnuttaminen.
- Osapuolten sitouttaminen palvelutason toteuttamiseen.
- Palvelutasomäärittelyn toteuttamisesta aiheutuvien kustannusten arvioiminen sekä lisäkustannusten arvioiminen, mikäli palvelutasoa halutaan parantaa.”

Määrittelytyön lähtökohtana ovat olleet:

- Joukkoliikenteen nykyinen tarjonta Itä-Uudenmaan alueella
- Joukkoliikenteen kysyntä, jota on arvioitu erityisesti alueen asukkaiden työmatkojen, koulu- ja opiskelumatkojen sekä asiointimatkojen tarpeista.
- Kuntien ja maakuntaliiton laatimat maankäytön kehittämissuunnitelmat sekä alueen kuntien väestöennusteet
- Kuntien palveluverkon kehittämissuunnitelmat
- Kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten määrä ja kustannukset
- Joukkoliikenteen rahoitusresurssit.

Suunnittelualueen seudullisen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita on määriteltä aiemmin Itä-Uudenmaan liiton, Etelä-Suomen lääninhallituksen ja alueen kuntien toimesta vuonna 2004 teetetyssä selvityksessä ”Itä-Uudenmaan ja Pornaisten joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palvelutasotavoitteet”. Selvityksen suunnittelualue oli sama kuin tässä palvelutasomäärittelyssä, mutta selvityksen valmistumisen jälkeen on alueella tapahtunut kuntaliitoksia.

Edellä mainittujen tavoitteiden ja lähtökohtien lisäksi palvelutasomäärittelyssä on otettu huomioon liittyminen muihin alueen joukkoliikennettä koskeviin suunnitelmiin, kuten:

- Valtakunnalliset joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet, jotka määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikennevirasto
- Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma, josta vastaavat Uudenmaan liitto, ELY-keskus ja HSL
- Kaupunkien, kuntien, maakuntaliiton ja HSL:n laatimat muut joukkoliikenteen linjasto-, palvelutaso- ja kehittämissuunnitelmat.

2.1.2 Maakuntakaava

Itä-Uudenmaan nykyisen joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoon ja sen kehittämiseen liittyviä tavoitteita ja lähtökohtia on käsitelty parhaillaan käynnissä olevassa maakuntakaavan uudistamisessa sekä Itä-Uudenmaan alueelle vuonna 2007 laaditussa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Maakuntakaavan luonnoksessa tavoitteena on, että uusi väestönkasvu ohjataan ensisijaisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Maankäyttöä tiivistetään nykyisten ratojen asemien seuduilla sekä taajamissa hyvien linja-autoliikenneyhteyksien varrella.

Taajama-alueiden ulkopuolella kasvua keskitetään suurehkoihin kyliin. Maakuntakaavan merkinnällä on osoitettu ne merkittävät kylät, joihin halutaan ensisijaisesti osoittaa uutta asumista. Maakunnallisesti merkittävien kylien valinnassa on sovellettu seuraavia kriteerejä:

- vähintään 300 asukasta, mutta reuna-alueilla, kuten saaristossa, riittää pienempikin asukasmäärä (asukasmäärä noin kahden kilometrin säteellä kylän keskipisteestä)
- kylä on kasvanut viimeisten kolmenkymmenen vuoden aikana ja sillä on edelleen kasvun edellytykset
- kylällä on edullinen sijainti suhteessa liikenneverkkoon sekä taajamiin ja niiden palveluverkkoon (kylä ei kuitenkaan voi sijaita taajaman lievealueella).

Tätä maakuntakaavan kyläluokitusta on käytetty yhtenä lähtökohtana kuntien sisäisten joukkoliikenneyhteyksien palvelutasomäärittelyssä, kun on arvioitu, miltä alueilta on tarpeen tarjota ja turvata joukkoliikenneyhteydet kuntakeskuksiin.

Maakuntakaavassa varaudutaan myös muun muassa uuteen Helsingistä itään suuntautuvaan ratayhteyteen. Tämä palvelutasomäärittely painottuu kuitenkin jo lähivuosina 2014–19 tehtäviin päätöksiin joukkoliikenteen hoidosta, joten määrittely koskee pääasiassa nykyisellä tie- ja rataverkolla kulkevaa joukkoliikennettä. Itä-Uudenmaan merkittävistä joukkoliikenteen reitteihin vaikuttavista liikenneverkkohankkeista on toteutumassa tällä suunnittelukaudella Koskenkylä-Loviisa-Kotka moottoritiehanke.

2.1.3 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ) 2011:

HSL:n hallitus on hyväksynyt Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja tehnyt liikennejärjestelmäpäätöksen 29.3.2011. Tarkoituksena on solmia aiesopimus suunnitelman toteuttamisesta valtion, kuntien ja HSL:n kesken.

Itä-Uudenmaan alueen joukkoliikenteen osalta merkittävä muutos on Sipoon kunnan liittyminen HSL:n lippu- ja joukkoliikennejärjestelmään vuoden 2012 alusta. Osa nykyisistä Sipoon yhteyksistä muuttuu lähivuosina osaksi HSL:n seutuliikennettä.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia 2007

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategiassa on määritelty maakuntien ja liikennealan toimijoiden näkemys liikennejärjestelmän tavoitteista ja kehittämistarpeista sekä

vuoteen 2015 että pidemmällä aikavälillä. Henkilöliikennejärjestelmää koskevinä yleistavoitteina on mainittu mm. seuraavaa:

- Varmistetaan päivittäisen liikkumisen peruspalvelutaso alueella ja alueen ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla turvaamalla toimivat ja esteettömät yhteydet.
- Henkilöliikennejärjestelmää kehitetään siten, että se mahdollistaa sujuvat ja turvalliset matkaketjut työ- ja koulumatkoilla sekä peruspalveluiden saavutettavuuden.
- Turvataan työmatkaliikenteen kilpailutasoiset joukkoliikenneyhteydet tärkeimpien työmatkavirtojen suunnassa sekä mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäminen asiointi- ja vapaa-ajan liikenteessä tärkeimpien keskusten välillä.
- Turvataan pääliikenneväylien liikennöitävyys ja henkilöliikenteen terminaalien saavutettavuus sekä parannetaan seudun merkittäviä poikittaisia pääyhteyksiä.

Lisäksi erikoistavoitteina on mainittu seuraavaa:

- Kaupunkimaisilla alueilla lisätään joukkoliikenteen kilpailukykyä matka-ajan suhteen ja kehitetään kevyen liikenteen olosuhteita erityisesti keskustoissa (hoito, esteettömyys).
- Sekä kaupunkimaisilla alueilla että taajaan asutuilla alueilla erityistavoitteena on kevyen liikenteen yhteyksien ja joukkoliikenteen liityntäpysäköinnin kehittäminen.
- Haja-asutusalueilla parannetaan etenkin alemman tieverkon ja saariston yhteyksiä sekä turvataan joukkoliikenteen peruspalvelutaso. Tuetaan myös uusien julkisen liikenteen hoitomallien (esim. kutsujoukkoliikenne) käyttöönottoa.

Liikennestrategiassa määritetyt toimenpiteet koskevat infrastruktuurin kehittämistä sekä yleisiä joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä tavoitteita. Tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmään vaikuttavia raideliikennehankkeita Itä-Uudellamaalla ovat:

- uusi Pietarin suunnan raideliikenneyhteys
- Itämetron jatkaminen
- Kerava-Nikkilä henkilöjunaliikenteen käynnistäminen.

Keskeisiä tieverkon kehittämishankkeita Itä-Uudellamaalla ovat mm.

- Valtatien 7 parantaminen moottoritieksi välillä Koskenkylä-Loviisa-Kotka
- Maantien 1605 perusparantaminen välillä Myrskylä–Porvoo
- Porvoon itäinen ohikulkutie (saaristotie)
- Yhdystien 1187 liikennejärjestelyt välillä Eriksnäs–Söderkulla
- Loviisan itäinen ohitustie (mt 1583).

Näistä hankkeista valtatie 7 moottoritiehanke vaikuttaa olennaisesti myös linja-autoliikenteen reitteihin tulevaisuudessa.

Myös liityntäpysäköintialueverkoston kehittäminen niin bussi- kuin raideliikenteessäkin nähdään tärkeänä.

Strategian mukaan joukkoliikenteen palvelutasoa on tarkoitus parantaa muun muassa lippujärjestelmien yhtenäistämällä, kutsujoukkoliikenteen ja matkojen yhdistelyn kehittämällä sekä keskeisten yhteysvälien vuorotarjonnan lisäämisellä.

2.2 Valtakunnalliset suositukset

Liikennevirasto on laatinut ohjeet palvelutasomäärittelyille, jotta toimivaltaisten viranomaisten määräykset saadaan valtakunnan tasolla vertailukelpoisiksi ja alueiden palvelutasomääritykset noudattavat samoja periaatteita (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliiken-

teen palvelutason määrittelyyn). Ohjeiden lisäksi Liikennevirasto on laatinut suositukset palvelutasoluokille ja määrittelykriteereille (Liikennevirasto 2011), joita on sovellettu myös tähän määrittelytyöhön.

2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriössä on laadittu selvitykset kaukoliikenteen perus- ja erityis- palvelutason kehittämistarpeista (21/2011) sekä tavoitteellisesta palvelutasosta (LVM/2011). Niissä on tarkasteltu maakuntakeskusten ja suurten kaupunkiseutujen väliä yli 100 kilometrin yhteyksiä pääasiassa Helsinkiin ja Helsingistä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee kaukoliikenteen palvelutason selvitysten perusteella vuoden 2011 loppuun mennessä liikennejärjestelmätasolla. Kaukoliikenteessä ei siis erotella liikenne- muotokohtaista tavoitetta.

Kaukoliikenteen liityntäyhteyksien palvelutason määrittely todetaan olevan alueellisten toimivaltaisten viranomaisten velvoitteena. Uudenmaan ELYn kannalta näillä liityntäyhteyksillä tarkoitetaan Itä-Uudenmaan alueella lähinnä yhteyksiä pikavuoroliikenteen pysäkeille sekä kaukojuniin Helsingin, Tikkurilan, Lahden ja Kouvolan asemille.

Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydet hoidetaan pääkaupunkiseudulla HSL-liikenteellä, mutta maakuntakeskusten ja lentoaseman välillä on paljon myös pikavuorotarjontaa. Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyössä otetaan kantaa siihen, mitkä ovat palvelutasotavoitteet lentokenttäyhteyksien osalta.

2.4 Siirtymäajan sopimukset

Toimivaltaiset viranomaiset ovat tehneet liikenteenharjoittajien kanssa siirtymäajan liikennöintisopimukset, jotka korvaavat vanhat linjaliikenneluvat. Siirtymäaikana toimivaltaisten viranomaisten mahdollisuudet vaikuttaa joukkoliikenteen tarjontaan ovat rajalliset. Linjaliikennelupien aikaiset oikeudet ja velvollisuudet on tarkoitus pitää siirtymäaikana voimassa. Esimerkiksi uutta liikennettä on vaikea saada aikaiseksi ilman yhteistyötä liikenteenharjoittajien kanssa, koska siirtymäaikana liikenteenharjoittajien liikenne on suojattu yksioikeudella. Uusi mahdollinen liikenne ei saa vakavasti ja jatkuvasti haitata siirtymäajan liikennöintisopimuksen alaista liikennettä.

Siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen jälkeen toimivaltaisilla viranomaisilla on mahdollisuus järjestää liikenne parhaaksi katsomallaan tavalla joukkoliikennelakia ja PSA:ta soveltaen. Itä-Uudenmaan alueen siirtymäajan sopimukset päättyvät vuosina 2014–2019. Oheisessä taulukossa on esitetty sopimusten ja reittien määrät.

Taulukko 1 Siirtymäajan sopimusten päättyminen Itä-Uudellamaalla

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Yht
Reitit, Itä-Uusimaa	86	17	11	17	39	10	180
Sopimukset, Itä-Uusimaa	16	4	2	3	10	2	37

Vuonna 2014 päättyvissä sopimuksissa on Porvoon paikallisliikenne ja suurin osa sisäisistä reiteistä, Kilpilahden jalostamon yhteyksiä, Sipoon sisäisiä yhteyksiä ja reittejä Nikkilästä Keravan, Helsingin ja Porvoon suuntaan, yhteyksiä Pornaisista Nikkilään, Mäntsälään ja Helsinkiin, Mäntsälä-Pukkila kiertolinja, Loviisan seudun yhteyksiä sekä pitkiä vakio- ja pikavuoroja Kouvolan ja Kotkan suuntiin.

Vuonna 2015 päättyvissä sopimuksissa on Pornaisten sisäisiä reittejä sekä yhteyksiä Pornaisista ja Sipoosta Järvenpäähän, Joensuun pikavuoroja, Helsinki-Loviisa vakiovuoroja, Loviisa-Ruotsinpyhtää-Elimäki(-Kouvola) vakiovuoroja, Loviisan paikallisliikenne sekä Porvoon lähiliikennettä Isnäsin ja Sondbyn suuntaan.

Vuonna 2016 päättyvissä sopimuksissa on Lapinjärvellä Porlammin-Elimäen reittejä sekä Porvoo-Pukkila-Lahti -välin reittejä sekä Pukkilan paikallista liikennettä. Lisäksi 2016 päättyy (Helsinki-)Nikkilä-Järvenpää -reitin vuoroja.

Vuonna 2017 päättyvissä sopimuksissa on Helsinki-Nikkilä reitin vuoroja, Askolan ja Myrskylän sisäisiä vuoroja ja yhteyksiä Porvooseen ja Lapinjärvelle, Pornainen-Porvoo vuoroja sekä Porvoo-Kouvola vakiovuoroja.

Vuonna 2018 päättyvissä sopimuksissa on Helsinki-Porvoo-Pukkila-Lahti reitin vuoroja, Askolan-Monninkylän koululaisvuoroja, Helsinki-Loviisa/Kotka pika- ja vakiovuoroja, valtatie 6 vakiovuoroja (Helsinki-)Porvoo-Lapinjärvi-Kouvola sekä Tampere-Kotka vakiovuorot.

Vuonna 2019 päättyvissä sopimuksissa on pikavuororeittejä Helsingistä Kotkaan ja pidemmälle.

3 Nykytilan analyysi

3.1 Väestö

Itä-Uudenmaan suunnittelualueen asukasmäärä on noin 99 500 asukasta. Tilastokeskuksen väestöennusteiden mukaan asukasmäärä kasvaisi vuoteen 2020 mennessä noin 11 000 asukkaalla.

Tilastokeskuksen muuttoliikkeen sisältävä ennusteen mukaan suurin asukasmäärän kasvu olisi lähivuosina vuoteen 2020 mennessä Porvoossa (noin 4300 asukasta) ja Sipooissa (noin 3700 asukasta). Pornaisissa ja Loviisassa kasvu olisi noin 900–1000 asukasta, Askolassa noin 600 asukasta sekä Pukkilassa, Lapinjärvellä ja Myrskylässä noin 150 asukasta/kunta. Huomattakoon, että kuntien omat väestön kasvuennusteet voivat poiketa tässä yhteenvedossa käytetyistä Tilastokeskuksen valtakunnallisen ennusteen luvuista.

Oheisessa taulukossa on esitetty asukasmäärät vuonna 2010 sekä ennuste vuodelle 2020 kunnittain.

Taulukko 2 Itä-Uudenmaan kuntien väestömäärät sekä väestöennuste vuodelle 2020 (lähde: Tilastokeskus)

	31.12.2010	2020
Askola	4 864	5 435
Lapinjärvi - Lappträsk	2 872	3 029
Loviisa	15 595	16 495
Myrskylä	2 006	2 146
Pornainen	5 107	6 178
Porvoo	48 768	53 026
Pukkila	2 024	2 182
Sipoo	18 253	21 906
Yhteensä	99 489	110 397

3.2 Keskusluokitus ja yhteystarpeet

Keskusluokitus

Palvelutasomäärittelyä varten on selvitetty alueittain nykyiset väestömäärät sekä väestön jakautuminen kunnittain kuntakeskuksien, muiden suurten taajamien, maakuntakaavan mukaisten vähintään noin 300 asukkaan kyläkeskusten sekä haja-asutusalueiden kesken.

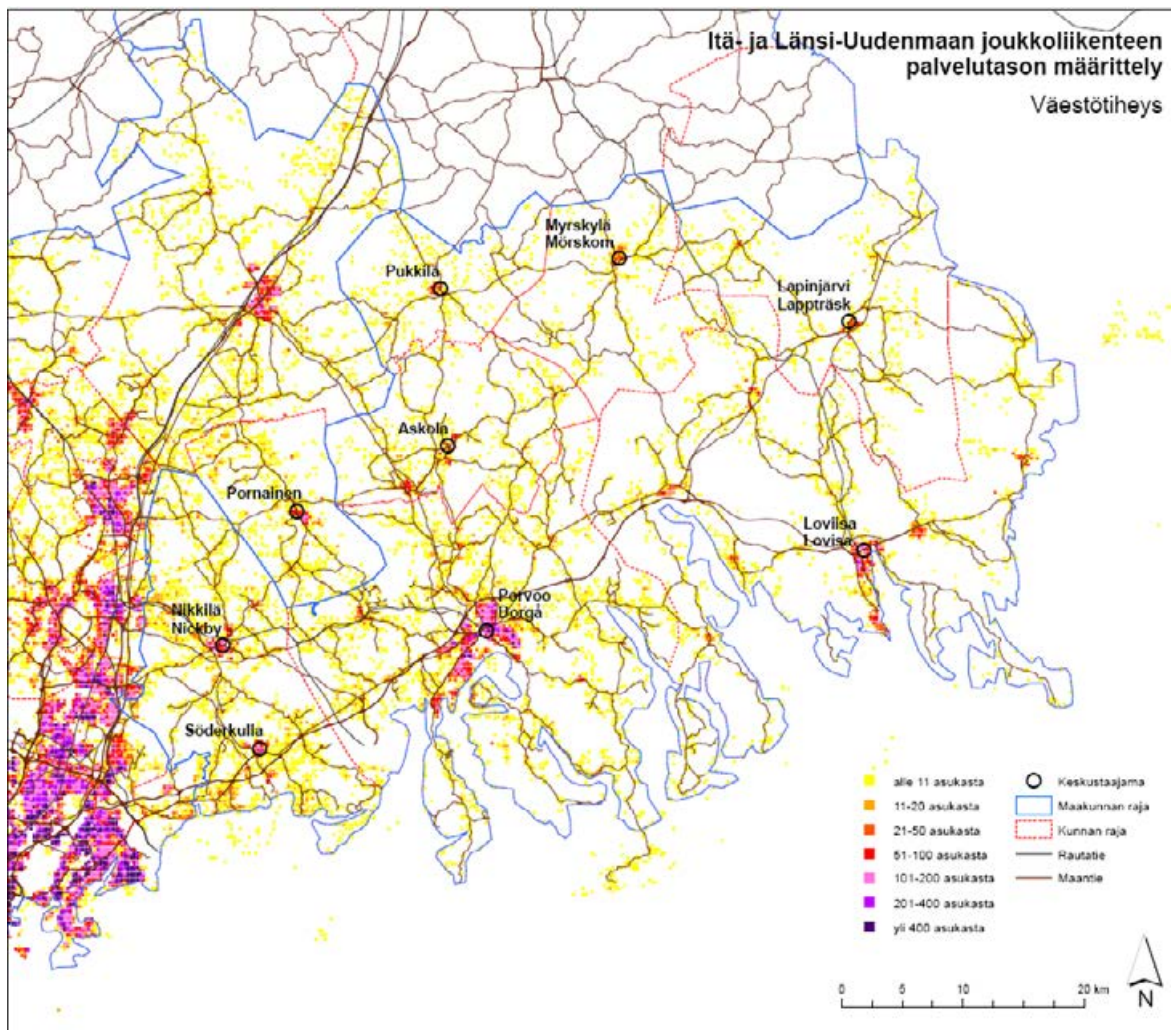
Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso pystytään järjestämään kustannustehokkaasti vain taajama-asutuksen alueille. Lisäksi asukastiheys tulisi olla riittävän suuri, jotta joukkoliikennereittien varrella on riittävästi matkustajapotentiaalia. Itä-Uudellamaalla suurimmat kunta-kohtaiset väestötiheydet ovat: Porvoossa noin 75 asukasta/km², Sipoossa 53 asukasta/km² ja Pornaisissa noin 35 asukasta/km². Taajamaväestön osuus on näissä kunnissa 60 – 85 %. Loviisassa väestötiheys on pieni, noin 20 asukasta/km², mutta taajamaväestön osuus on yli 70 %. Näissä kunnissa asutus on niin keskittynyttä, että suurelle osalle kuntalaisista voidaan järjestää kustannustehokkaasti toimivat joukkoliikenneyhteydet.

Maaseutumaisissa kunnissa Askolassa, Lapinjärvellä, Myrskylässä ja Pukkilassa väestötiheys on vain 10 – 20 asukasta/km² ja väestöstä yli puolet asuu haja-asutusalueilla, joille perinteisiä linjaliikenteeseen perustuvia joukkoliikenneyhteyksiä ei pystytä järjestämään. Käytännössä joukkoliikennepalvelut kattavat vain kuntakeskusten ja tiettyjen taajama-alueiden väestön.

Toimivan joukkoliikennejärjestelmän edellyttämälle väestötiheydelle ei voi määritellä tarkkoja minimiarvoja. Seuraavassa on vertailutietona väestötiheystietoja eräistä Uudenmaan kunnista, joissa on toimiva ja suhteellisen hyvin palveleva joukkoliikennejärjestelmä:

- Espoossa ja Vantaalla asukastiheys on noin 800 asukasta/maakm² ja Helsingissä yli 2700. Taajamaväestön osuus on käytännössä 100 %.
- Raideliikenteeseen tukeutuissa tiiviisti rakennetuissa Keravan ja Järvenpään kaupungeissa asukastiheys on noin 1000 asukasta/maakm² ja taajamaväestön osuus yli 98 %.
- Pääkaupunkiseudun kehyskunnissa, joissa on toimiva raide- ja/tai bussiliikenteeseen tukeutuva joukkoliikennejärjestelmä, tyypillinen asukastiheys on noin 100 – 170 asukasta/maakm² ja taajamaväestön osuus vähintään 86 – 93 % (esimerkiksi Kirkkonummi, Nurmijärvi, Tuusula ja Hyvinkää).

Seuraavassa on arvioitu Itä-Uudenmaan alueelta kunnittain, kuinka suuri osa asutuksesta sijoittuu joukkoliikenteen käytön kannalta edullisesti taajamiin ja tiheään asutuille alueille. Samoin on arvioitu, mitkä ovat ne suurimmat kyläkeskukset, joista tarvitaan joukkoliikenneyhteydet kuntakeskuksiin.



Kuva 2 Väestötiheys Itä-Uudenmaan alueella

Porvoo

Porvoon noin 49 000 asukkaasta pääosa asuu kaupungin keskustaajamassa, missä toimii myös kaupunkimainen paikallisliikenne. Kaupungin alueella on lisäksi 20 erillistä taajamaa ja kylää, joiden yhteyksiä kuntakeskukseen on tarkasteltu erikseen. Kyliin on luettu mukaan muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta vain yli 300 asukkaan kyläkeskukset. Taajamat ja kyläkeskukset sekä kyläkeskusten asukasmääriä on esitetty taulukossa 3. Porvoon väestötiheys (75 henkilöä/maakm²) ja taajamaväestön osuus (85 %) ovat suurimmat koko Itä-Uudellamaalla ja varsinaisen haja-asutuksen osuus koko väestöstä on suhteellisen pieni.

Porvoon alueella on noin 21 000 työpaikkaa. Kaupungin keskustan lisäksi merkittävin työpaikkakeskittymä on Kilpilahden alue, missä on noin 4000 työpaikkaa.

Taulukko 3 Porvoon kuntakeskukset, asuintaajamat sekä kylät, joiden joukkoliikennedyhteyksien palvelutasoa on arvioitu

	Kunta- keskus	Taajama	Kylä	Väestö (2 km säteellä)
Porvoon keskusta	x			
Kevätkumpu		x		
Hamari		x		
Gammelbacka		x		
Tolkkinen - Tolkis		x		
Huhtinen		x		
Kilpilahti - Sköldvik		x		
Kaarenkylä-Vanhamoisio		x		381
Anttila - Andersböle		x		334
Ali-Vekkoski - Söderveckoski		x		222
Yli-Vekkoski - Norrveckoski		x		381
Veckjärvi		x		1230
Haksi - Hax		x		
Emäsalo - Emsalö			x	
Vessölandet/Sondby			x	
Suomenkylä - Finby			x	1570
Hinthaara - Hindhår			x	1040
Krokö			x	925
Kerkkoo - Kerko			x	770
Kulloo - Kullo			x	611
Ilola - Illby			x	397
Sannainen - Sannäs			x	383
Jakari - Jackarby			x	355
Epoo - Ebbo			x	353
Voolahti-Vålox / Grännäs			x	327
Pellinki - Pellinge			x	110
Svartbäck			x	

1) Kylien ja taajamien asukasmääriä on arvioitu paikkatietoaineistoista kahden kilometrin säteellä kyläkeskuksesta eli taulukon asukasmäärä ei vastaa kylien tarkkojen rajojen mukaisia asukasmääriä.

Sipoo

Sipoon asutus jakautuu kahteen kuntakeskukseen, Nikkilään (noin 4600 asukasta) sekä Söderkullaan (noin 3100 asukasta). Kunnan alueella on lisäksi 13 erillistä taajamaa ja kylää, joiden yhteyksiä kuntakeskukseen on tarkasteltu erikseen. Tarkastelluissa kyläkeskuksissa on noin 400 – 900 asukasta lukuun ottamatta rannikon pieniä kyliä Simsalö, Kitö ja Spjutsund, joiden joukkoliikennedyhteyksiä on tarkasteltu myös saaristoalueen yhteyksiä ajatellen. Sipoossa taajamaväestön osuus on noin 80 % eli noin 4 000 henkilöä asuu haja-asutusalueilla.

Taulukko 4 Sipoon kuntakeskukset, asuintaajamat sekä kylät, joiden joukkoliikennedyhteyksien palvelutasoa on arvioitu

	Kunta- keskus	Taajama	Kylä	Väestö (2 km säteellä)
Nikkilä	x			
Söderkulla	x			
Talma - Tallmo		x		
Gumbostrand		x		902
Immersby		x		385
Eriksnäs		x		
Box			x	693
Kalkkiranta			x	602
Gästerby			x	507
Linnanpelto - Borgby			x	488
Hindsby			x	440
Etelä-Paippinen - Södra-Paipis			x	416
Pohjois-Paippinen - Norra-Paipis			x	385
Simsalö			x	47
Kitö-Spjutsund				

1) Kylien ja taajamien asukasmääriä on arvioitu paikkatietoaineistoista kahden kilometrin säteellä kyläkeskuksesta eli taulukon asukasmäärä ei vastaa kylien tarkkojen rajojen mukaisia asukasmääriä.

Pornainen

Pornaisissa on noin 5 100 asukasta. Kuntakeskus on kirkonkylässä ja kyläkeskuksiksi on luokiteltu kunnan pohjoisosassa Metsäkylä-Halkia, missä on noin 500 asukasta ja eteläosassa Laukkoski-Jokimäki, missä on runsaat 400 asukasta. Taajamaväestön osuus on noin 60 % eli noin 2 000 henkilöä asuu haja-asutusalueilla.

Myrskylä

Myrskylässä on noin 2 000 asukasta. Kuntakeskuksen lisäksi kyläkeskukseksi luokiteltu kunnan eteläosassa Kankkilan kylä, missä on noin 130 asukasta. Taajamaväestön osuus on noin 45 % eli yli tuhat henkilöä asuu haja-asutusalueilla.

Askola ja Pukkila

Askolassa on noin 4 900 asukasta. Kuntakeskus on kirkonkylässä ja kaavoitettuja taajamia ovat lisäksi Monninkylä ja Vakkola. Kunnan alueella sijaitsee lisäksi neljä noin 150 – 300 asukkaan kylää (Hänninmäki, Juornaankylä, Särkijärvi ja Tiilää), joiden yhteyksiä on tässä tarkasteltu. Taajamaväestön osuus on runsas 50 % eli noin 2 000 henkilöä asuu haja-asutusalueilla.

Pukkilassa on noin 2 000 asukasta. Kuntakeskuksen lisäksi kyläkeskukseksi on luokiteltu Savijoki (lähes 600 asukasta) ja Torppi (vajaan 300 asukasta). Lisäksi on tarkasteltu yhteyksiä Kanteleen kylästä, jossa on noin 150 asukasta. Taajamaväestön osuus on noin 40 % eli yli tuhat henkilöä asuu haja-asutusalueilla.

Taulukko 5 Askolan ja Pukkilan alueen keskukset, taajamat ja kylät, joiden joukkoliikennedyhteyksien palvelutasoa on tarkasteltu

	Kunta- keskus	Taajama	Kylä	Väestö (2 km säteellä)
Askola				
Askolan kk	x			
Monninkylä		x		
Vakkola		x		
Hänninmäki			x	338
Juornaankylä			x	300
Särkijärvi			x	264
Tiilää			x	145
Pukkila				
Pukkila	x			
Savijoki			x	578
Torppi			x	277
Kantele			x	145

Loviisa ja Lapinjärvi

Loviisassa on noin 15 600 asukasta. Kuntakeskuksessa Loviisan keskustassa on noin 7000 asukasta ja tällä alueella toimii myös kaupunkimainen paikallisliikenne. Loviisaan liittyneiden vanhojen kuntien keskustaajamien Pernajan, Ruotsinpyhtään ja Liljendalin yhteyksiä on tarkasteltu tässä kuntakeskusten tapaan. Lisäksi kaupungin alueella on 10 erillistä taajamaa ja kylää, joiden yhteyksiä kuntakeskukseen on tarkasteltu erikseen. Nämä taajamat ja kylät on esitetty taulukossa 6. Taajamien ulkopuolella haja-asutusalueilla asuu noin 3000 asukasta.

Loviisassa työpaikkoja keskittyy kaupungin keskustan ulkopuolella erityisesti Hästholmenin voimalaitosalueelle. Työpaikkojen määrä vaihtelee kausittain ja kasvaa voimalan huoltojen aikana huomattavasti.

Lapinjärvellä on noin 3000 asukasta, joista vain noin kolmannes asuu taajamissa. Kunnan alueella on keskustaajaman lisäksi kolme 150 – 300 asukkaan taajamaa ja kylää (Porlammi, Ingemaninkylä ja Pukaro), joiden yhteyksiä on tarkasteltu erikseen.

Taulukko 6 Loviisan ja Lapinjärven alueen keskuksat, taajamat ja kylät, joiden joukkoliikenneyhteyksien palvelutasoa on tarkasteltu

	Kunta- keskus	Taajama	Kylä	Väestö (2 km säteellä)
Loviisa				
Loviisa	x			
Valko - Valkom		x		
Ruotsinpyhtää - Strömfors		x		
Pernaja		x		
Liljendal		x		
Hästholmen		x		
Tesjoki - Tessjö		x		
Koskenkylä - Forsby		x		
Isnäs		x		306
Vanhakylä - Gammelby			x	454
Härkäpää - Härpe			x	97
Kuggom			x	335
Kuninkaankylä - Kungsböle			x	238
Ruotsinkylä - Svenskby			x	188
Lapinjärvi				
Lapinjärvi	x			
Porlammi		x		333
Ingemaninkylä		x		154
Pukaro			x	265

3.3 Joukkoliikennejärjestelmä

3.3.1 Uudenmaan joukkoliikennejärjestelmä

Uudenmaan ELY-alueen joukkoliikennejärjestelmä muodostuu seuraavasta tarjonnasta:

Bussiliikenne:

- Aluetta palveleva pikavuoroliikenne perustuu ELYjen siirtymääjan sopimukseen
- Vakiovuoroliikennettä järjestävät ELY ja kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset siirtymääjan sopimuksin ja ostoin sekä muut kunnat ostoin
- Paikallisliikennettä järjestävät ELY, kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset siirtymääjan sopimuksin, käyttöoikeussopimuksin ja ostoin sekä muut kunnat ostoin
- Palveluliikennettä järjestävät kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset ja muut kunnat ostoin.

Raideliikenne:

- Aluetta palveleva kaukoliikenne perustuu LVM:n sopimukseen
- Lähiliikennettä ostavat LVM ja HSL.

Lisäksi kunnat ostavat avointa joukkoliikennettä pääasiassa sisäisille yhteyksilleen sekä järjestävät lakisääteisiä kuljetuksia koulumatkoille sekä sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksiin. Pieni osa näistä kuljetuksista on avointa joukkoliikennettä, joilla voivat liikkua myös muut matkustajaryhmät.

Liityntäpysäköintiä on järjestetty rautatieasemille ja merkittävien linja-autopysäkkien yhteyteen. HSL ja Uudenmaan liitto tiedottavat nettisivuillaan liityntäpysäköintimahdollisuuksista.

3.3.2 Itä-Uudenmaan linja-autoliikenne

Porvoo

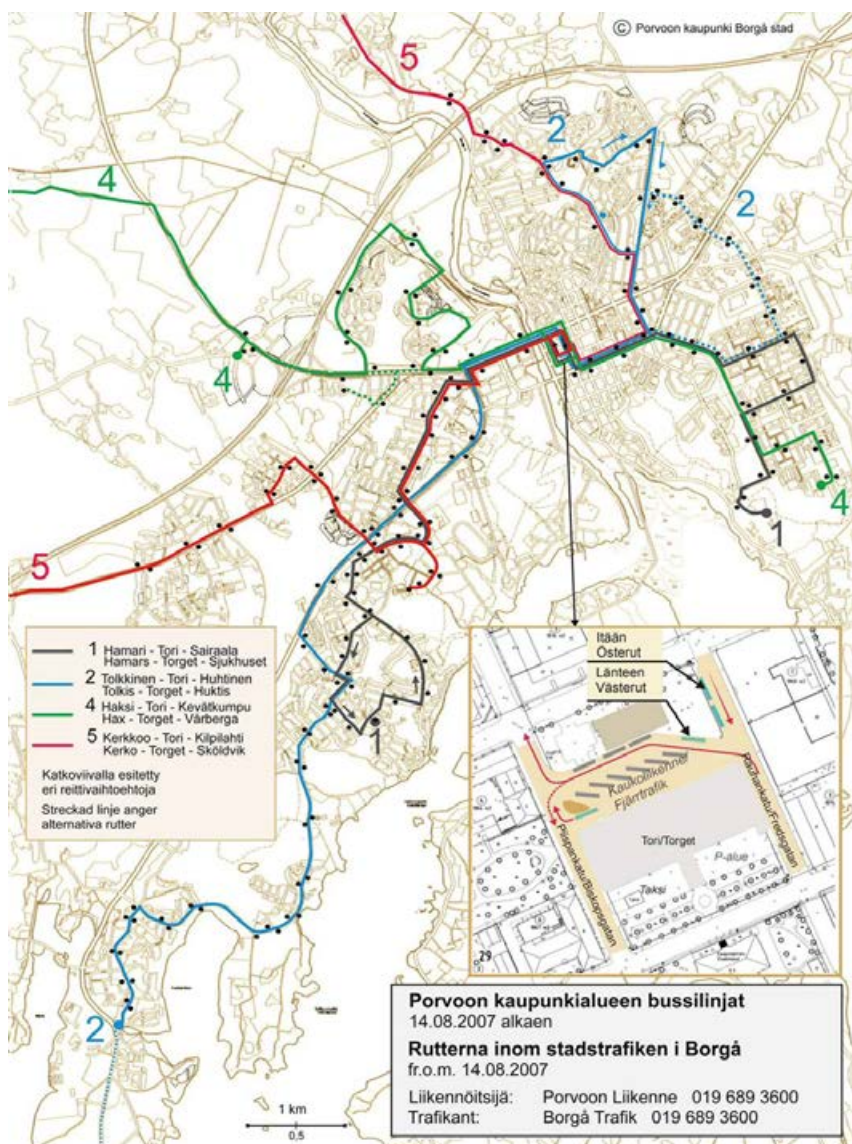
Porvoon joukkoliikenneyhteydet muodostuvat seuraavista linja-autoliikenteen reittikokonaisuuksista:

1) Porvoon paikallisliikenne, jota Porvoon Liikenne Oy liikennöi neljällä linjalla. Paikallisliikenteen palvelualue on esitetty kuvan 3 linjakartassa. Porvoon kaupunki tukee paikallisliikennettä taloudellisesti Porvoon kaupunkilipun lipputuen muodossa.

2) Pitkämatkaiset usean kunnan alueelle ulottuvat vakiovuororeitit, joista Porvoon yhteyksiä pääkaupunkiseudulle, yhteyksiä naapurikuntien kuntakeskuksiin sekä myös Porvoon sisäisiä yhteyksiä eräistä kyläkeskuksista palvelevat esimerkiksi linjat:

- Pukkila-Porvoo-Helsinki (yhteydet Pukkilaan, Askolaan, Kaarenkylään ja Vanha-moisioon)
- 776 Porvoo-Nikkilä-Helsinki (yhteydet Hinthaaraan, Yli-Vekkoskelle ja Anttilaan)
- 850/870 Ruotsinpyhtää/Kotka-Loviisa-Porvoo-Helsinki (yhteydet Ilolaan ja Koskenkylään)
- 850 Lapinjärvi-Porvoo-Helsinki (yhteys Ilolaan)
- linjat 810, 812, 813, 840 eli Porvoo-Helsinki välin vakiovuorot (yhteydet mm. Siipoon Söderkullasta ja Kulloosta)

- 3) Porvoon sisäiset vakiovuorot, jotka palvelevat mm. Emäsalon, Sondbyn, Voolahden ja Epoon kylien yhteyksiä. Näistä vakiovuoroista osa on Porvoon kaupungin ostoliikennettä.
- 4) Porvoon ja lähikuntien väliset lyhyet vakiovuorot esimerkiksi Isnäs-Porvoo ja Nikkilä-Porvoo ja Pornainen-Porvoo väleillä. Osa näistä linjoista toimii ELY:n ostoliikenteenä.
- 5) Porvoon keskustan paikallisliikennettä täydentävät palvelulinjat, joita ajetaan eri viikonpäivinä eri reiteillä
- 6) Valtatien 7 pikavuorot (esim. Kotka-Porvoo-Helsinki), joita voi myös käyttää pääkaupunkiseudun yhteyksiin. Pikavuorot täydentävät erityisesti ilta- ja yöajan yhteyksiä.
- 7) Kilpilahden teollisuusalueelle ajetaan alueella toimivien yritysten järjestämiä työmatkavuoroja pääkaupunkiseudulta sekä Porvoosta.



Kuva 3 Porvoon paikallisliikenteen bussilinjat (lähde: www.porvoo.fi)

Sipoo

Sipoon joukkoliikenneyhteydet muodostuvat seuraavista linja-autoliikenteen muodoista:

1) Pitkämatkaiset usean kunnan alueelle ulottuvat vakiovuororeitit, joista Nikkilän yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja samalla myös Sipoon sisäisiä yhteyksiä palvelevat esimerkiksi linjat:

- 763, 764, 765 Mäntsälä/Halkia/Pornainen-Nikkilä-Helsinki (yhteydet Linnanpellos- ta ja Myyraksesta Nikkilään)
- 776 Porvoo-Hinthaara-Nikkilä-Helsinki
- 762 Järvenpää-Paippinen-Nikkilä-Helsinki (yhteydet Pohjois- ja Etelä-Paippisista)

Näitä linjoja liikennöidään pääasiassa vain lipputuella tuettuna itsekannattavana liikenteen ilman ELY:n tai kunnan ostoliikennettä.

2) Söderkullan aluetta palvelee pitkämatkainen Porvoo-Helsinki välillä maantietä 170 kulkeva vakiovuoroliikenne, joka toimii pääosin itsekannattavana vain lipputuella tuettuna.

3) Paikallisliikenteen tyypiset Kerava-Nikkilä-Söderkulla väliä palvelevat linjat, joista osa on ELY:n ostoliikennettä:

- 950 Kerava-Nikkilä-Söderkulla, joka palvee Talma-Nikkilä yhteyttä ja Nikkilä-Söderkulla yhteyttä
- 953 Kerava-Nikkilä-Kilpilahti

4) Sipoon ja lähikuntien väliset lyhyet vakiovuorot esimerkiksi Nikkilä-Porvoo sekä Järvenpää-Pornainen-Monninkylä välin vuorot, jotka ovat osin ELY:n ostoliikennettä.

5) Sipoon sisäiset vakiovuorot, jotka palvelevat mm. Hindsbyn, Boxin, Kalkkirannan, Kition, Spjutsundin, Eriksnäsin, Gumbostradin kyliä ja erityisesti koulumatkayhteyksiä. Näistä vakiovuoroista osa on Sipoon ostoliikennettä.

Sipoon kunta on päättänyt liittyä HSL-alueen joukkoliikennejärjestelmään, jolloin osa nykyisistä vakiovuoroyhteyksistä muuttuu todennäköisesti osaksi HSL:n järjestämää seutu- liikennekokonaisuutta. Näitä saattavat olla esimerkiksi Kerava-Nikkilä-Söderkulla välillä liikennöivät bussivuorot.

Pornainen

Pornaisten alueen yhteydet perustuvat pääosin pitkiin usean kunnan alueelle ulottuviin vakiovuororeitteihin, joista Pornaisten yhteyksiä pääkaupunkiseudulle palvelevat esimerkiksi linjat 763, 764 ja 765 Mäntsälä/Halkia/Pornainen-Nikkilä-Helsinki. Näitä linjoja liikennöidään pääasiassa vain lipputuella tuettuna itsekannattavana liikenteenä ilman ELY:n tai kunnan ostoliikennettä.

Pornaisten ja lähikuntien välisiä koulu- ja opiskelumatkayhteyksiä palvelevat esimerkiksi Järvenpää-Pornainen-Monninkylä välin vuorot, jotka ovat merkittävin osin ELY:n ostoliikennettä.

Loviisa

Loviisan joukkoliikenneyhteydet muodostuvat seuraavista linja-autoliikenteen reittikokonaisuuksista:

1) Loviisan paikallisliikenne

Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy hoitaa paikallisliikenteen tyyppistä liikennettä kahdella linjalla:

- Määrlahti-Loviisan keskusta-Valko-Vårdö
- Loviisa-Saaristotie-Hästholmen

Loviisan kaupunki tukee paikallisliikennettä taloudellisesti Loviisan kaupunkilipun lipputuen muodossa.

2) Pitkämatkaiset usean kunnan alueelle ulottuvat vakiovuororeitit, joista Loviisan yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja Porvoosen sekä myös Loviisan sisäisiä yhteyksiä Tesjoen suuntaan palvelee esimerkiksi linja 870 Ruotsinpyhtää/Kotka-Loviisa-Porvoo-Helsinki.

3) Loviisan sisäiset lyhyet vakiovuorot, jotka palvelevat mm. Ruotsinpyhtään, Pernajan, Liljendalin ja Loviisan keskustan välisiä yhteyksiä. Liikenne on merkittävin osin ELY:n ostoliikennettä, jota ELY ei todennäköisesti tule ostamaan tulevaisuudessa, koska se on muuttunut kuntaliitosten jälkeen Loviisan sisäiseksi liikenteeksi.

4) Valtatien 7 pikavuorot (esim. Kotka-Porvoo-Helsinki), joita voi käyttää lisämaksulla pääkaupunkiseudun, Porvoon ja Kotkan suunnan yhteyksiin. Pikavuorot täydentävät ilta- ja yöajan yhteyksiä.

Lapinjärvi

Lapinjärven yhteydet perustuvat suurelta osin valtatie 6 pitkiin vakio- ja pikavuororeitteihin. Lisäksi Loviisan suuntaan kulkee muutamia lähinnä koulu- ja opiskelumatkoja palvelevia vuoroja, jotka toimivat osin ELYn ostoliikenteenä.

Askola ja Pukkila

Askolan ja Pukkilan yhteydet perustuvat pääosin pitkiin Lahti-Pukkila-Askola-Porvoo-Helsinki reitin vakiovuoroihin, jotka palvelevat yhteyksiä mm. Askolasta Porvooseen ja pääkaupunkiseudulle sekä Pukkilasta myös Orimattilan ja Lahden suuntiin.

Myrskylä

Myrskylän yhteydet perustuvat pääosin Helsinki-Porvoo-Kouvola, Artjärvi-Myrskylä-Porvoo ja Kotka-Loviisa-Myrskylä-Lahti-Tampere reittien kaltaisiin hyvin pitkiin vakio- ja pikavuoroihin.

3.3.3 Lippujärjestelmä

Uudenmaan joukkoliikenteessä on käytössä kolme eri lippujärjestelmää:

- Matkahuollon lippujärjestelmä linja-autoliikenteessä
- VR:n lähiliikenteen vyöhykelippujärjestelmä ja matkan pituuteen perustuva lippujärjestelmä muussa junaliikenteessä
- HSL:n seutulippujärjestelmä.

Lippujärjestelmät eivät ole keskenään yhteensopivia lukuun ottamatta pääkaupunkiseudun ns. U-liikennettä, jossa on sovittu HSL-lippujen kelpoisuudesta ELYn sopimusliikenteessä. Tarkastellulla alueella (poislukien Lapinjärvi) on oma edullinen kuntien ja ELYn tukema seutulippu, joka on tarkoitettu säännöllisesti työssäkäyntialueella liikkuville. Myös pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa työssäkäyntimatkustusta varten on tarjolla edullisia työmatkalippuja. Porvoon ja Loviisan kaupungeilla on lisäksi omia kaupunkilippujaan.

Myös joukkoliikenteen informaatiojärjestelmät ovat pääosin erilliset. Linja-autoliikenteen aikataulutiedot löytyvät Matkahuollon sivuilta www.matkahuolto.fi ja junaliikenteen VR:n sivuilta www.vr.fi. Uudenmaan liitto koordinoi yhteistä joukkoliikennesivustoa www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi, johon on kerätty linkit erillisille aikataulutietoa tarjoaville sivuille siten, että tiedot aikatauluista, lippujen hinnoista ja ostopaikoista sekä liityntäpysäköinnistä ja takseista löytyvät kunnittain helposti.

Itä-Uudenmaan seutulippu

Itä-Uudenmaan seutulippualueeseen kuuluvat Askola, Loviisa, Myrskylä, Pornainen, Porvoo, Pukkila ja Sipoo sekä tämän selvityksen suunnittelualueen ulkopuolelta Mäntsälä. Seutulipulla voi matkustaa rajattomasti lipun voimassaoloaikana vakiovuoroliikenteessä seutulippualueeseen kuuluvien kuntien alueella. Seutulipun hinta on seutulippualueeseen kuuluvine kuntien asukkaille kunnasta riippuen 70 – 78 €/30 päivää.

Porvoon kaupunkilippu

Porvoon kaupunkilippu on voimassa koko kaupungin alueella. Lipulla voi matkustaa rajattomasti lipun voimassaoloaikana paikallisliikenteessä Porvoon alueella. Kaupunkilipun hinta on 50 €/30 päivää.

Loviisan kaupunkilippu

Loviisan kaupunkilipulla voi matkustaa rajattomasti lipun voimassaoloaikana vakiovuoroliikenteessä Loviisan alueella. Kaupunkilipun hinta on 60 €/30 päivää.

Työmatkaliput pääkaupunkiseudulle

Porvoolaisille pääkaupungissa työssäkäyville on käytössä ns. Porvoo-lippu. Sarjalippu (44 matkaa) on voimassa 60 vuorokautta ja sen hinta riippuu matkan pituudesta. Pääkaupunkiseudulle voidaan vaihtoehtoisesti matkustaa myös Porvoon Liikenne Oy:n 30 vuorokauden näyttölipulla rajattomasti ja lisäksi lippu kelpaa myös Porvoon paikallisliikenteen linjoilla.

Sipoolaiset voivat käyttää Sipoon ja pääkaupunkiseudun tai Keravan välillä bussimatkoilla Sipoolippua, jonka voivat nykyisin hankkia myös pääkaupunkiseudun sekä Keravan asukkaat. Lipun hinta on esimerkiksi Nikkilä-Helsinki keskusta/Kamppi välille 179,60 euroa (44 matkaa/60 päivää). Sipoo

liittyy 1.1.2012 alkaen HSL-alueeseen, jonka jälkeen myös HSL:n lipput ja taksat ovat myös sipoolaisten käytössä.

Myös Pornaisten asukkailla on käytettävissä työmatkalippu.

Kunnat tukevat yhdessä ELY-keskuksen kanssa työmatkalippujen hintaa noin 20 prosentin alennuksella verrattuna normaaliin lippuun.

3.3.3 Liityntäpysäköinti

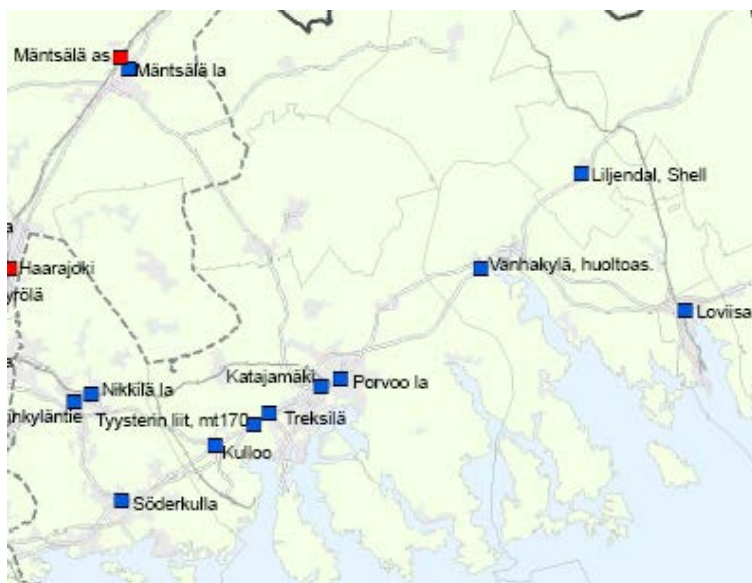
Harventuva joukkoliikenneverkosto ja autoistumisen kasvu ovat lisänneet liityntäpysäköinnin käyttöä Itä-Uudellamaalla. Liityntämatkat bussipysäkille tai rautatieasemalle tehdään henkilöautolla tai pyörällä. Liityntäpysäköinti on erityisen suosittua pisteissä, joista on hyvä vuorotarjonta pääkaupunkiseudulle.

Itä-Uudenmaan alueen suurimmat liityntäpysäköintialueet ovat Porvoossa, missä liityntäpysäköintiä käytetään paljon pääkaupunkiseudulle tehtävillä matkoilla. Esimerkiksi maantien 170 varressa Katajamäen liityntäpysäköintialueelle on noin 70 henkilöauton ja 15 polkupyörän liityntäpysäköintipaikkaa, jotka ovat arkisin lähes täysin käytössä.

Muita Itä-Uudenmaan alueen asukkaiden suosimia liityntäpysäköintikohteita ovat esimerkiksi:

- Sipoossa Nikkilän linja-autoasema sekä Söderkullan keskustan pysäköintialueet
- Loviisan linja-autoasema
- Mäntsälän rautatieasema
- Keravan rautatieasema
- Järvenpään rautatieasema

Lisäksi valtatie 7 varrella on useampia pieniä liityntäpysäköintikohteita, kuten Kulloon, Tyysterin ja Treksilän liittymät. Valtatie 7 parantamisen yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi korkealuokkainen liityntäpysäköintialue Loviisaan Ahvenkosken eritasoliittymän yhteyteen. Kuvassa 4 on esitetty Itä-Uudenmaan alueella sijaitsevia ja suunniteltuja liityntäpysäköintialueita. Osa kartan pisteistä on epävirallisia liityntäpysäköijien käyttämiä alueita, joita ei ole varsinaisesti rakennettu ja osoitettu liityntäpysäköintikäyttöön.



Kuva 4 Liityntäpysäköintialueita Itä-Uudenmaan alueella, rautatieasemien/seisakkeiden pysäköintialueet on merkitty punaisella ja linja-autoasemien/pysäkkien sinisellä.

3.4 Joukkoliikenteen kysyntä

3.4.1 Työmatkat

Työ- ja opiskelumatkat muodostavat tärkeän osan joukkoliikenteen kysynnästä. Kuntien välisiä työmatkamääriä on selvitetty Tilastokeskuksen vuoden 2008 niin sanottujen pendelöintitietojen perusteella. Suurimpien kuntien Porvoon, Sipoon ja Loviisan osalta on pyritty arvioimaan työmatkojen suuntautumista myös kuntajakoa tarkemmalla aluejaolla. Arviot on tehty käyttäen muun muassa aiempien kuntaliitosta edeltäneiden vuosien työmatkatietoja sekä paikkatietoaineistojen asuin-työpaikkatietoja.

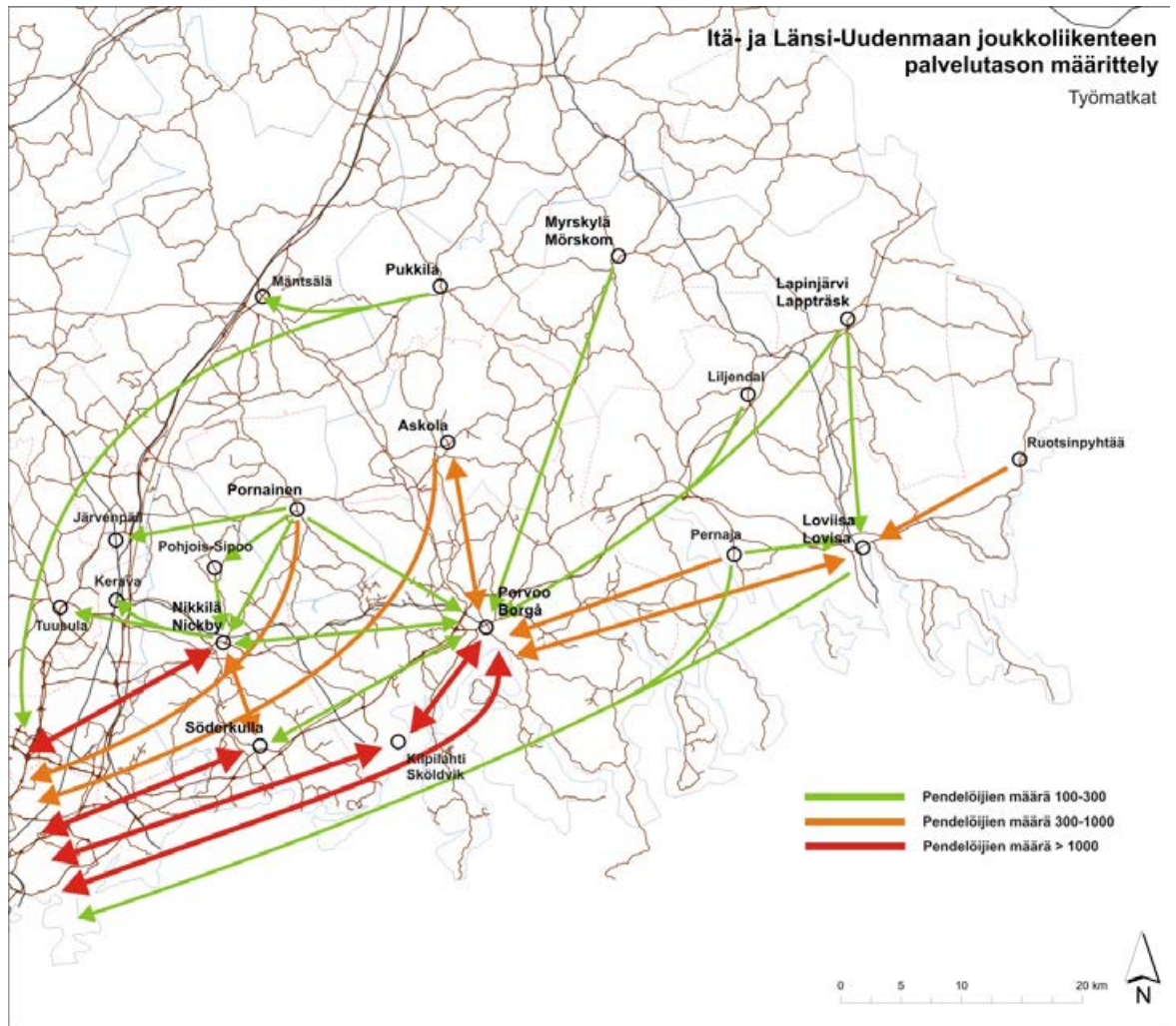
Työmatkaliikenteen suuntautumisen osalta Itä-Uudenmaan kunnat poikkeavat merkittävästi toisistaan. Alueen länsiosista työmatkat suuntautuvat voimakkaasti pääkaupunkiseudulle. Suurimmat kuntarajat ylittävät työmatkavirrat suuntautuvat Porvoosta ja Sipoosta pääkaupunkiseudulle, jonne kulkee päivittäin Porvoosta 5 400 ja Sipoosta 4 400 työssäkäyvää. Työmatkaliikennettä on myös toiseen suuntaan. Pääkaupunkiseudulta kulkee noin 1 500 henkilöä töihin Porvooseen ja noin 1 100 Sipooseen. Alueen itäosan kunnille on taas tyypillistä työmatkojen suuntautuminen seudullisiin keskuksiin Porvooseen ja Loviisaan.

Suurimmat työmatkavirrat on esitetty talukossa 7 ja kuvassa 5.

Työpaikan kunta															
	Askola	Lapinjärvi	Loviisa	Myrskylä	Pukkila	Porvoo	Sipoo	Pornainen	Helsinki	Espoo	Vantaa	PKS yht.	Kerava	Järvenpää	Tuusula
Asuinkunta															
Askola	812					722	39	27	257	39	148	444	24	40	23
Lapinjärvi		716	149			113			61	15	21	97			
Loviisa		99	4567			1024	38		414	70	137	621			
Myrskylä	19	25	33	373		89			48	17	20	85			
Pukkila	41				375	54			90	11	53	154	15	19	22
Porvoo	240	21	292	19		15779	505	56	3646	562	1163	5371	131	64	114
Sipoo						421	2936	23	2924	335	1184	4443	313	152	173
Pornainen	19					129	112	642	567	64	316	947	94	189	102
Helsinki	33		97			997	781	39							
Espoo			26			231	107								
Vantaa	21		26			325	314	26							
Kerava						99	177	10							
Järvenpää	16					76	107	37							
Tuusula						50	82	16							

	Pendelöijien määrä yli 100
	Pendelöijien määrä yli 300
	Kunnan sisäinen työssäkäynti

Taulukko 7 Suurimmat työssäkäyntivirrat Itä-Uudenmaan kuntien välillä sekä Itä-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle ja päinvastoin (lähde: Tilastokeskus, työ-/asuinpaikkatiedot 2008)



Kuva 5 Tärkeimmät yli 100 pendelöijän työmatkavirrat Itä-Uudellamaalla sekä Itä-Uudenmaan ja pääkaupunkiseudun välillä. Nuoli kuvaa vain yhteysväliä, ei välttämättä työmatkan reittiä.

3.4.2 Koulu- ja opiskelumatkat

Koululaiset ja opiskelijat ovat varsinkin maaseutuliikenteessä tärkein joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. Pitkiä kuntien välisiä opiskelumatkoja tekevät erityisesti toisen asteen opiskelijat. Näiden matkojen määrää Itä-Uudellamaalla on arvioitu vertaamalla tietoja ammattioppilaitosten, lukioiden ja ammattikorkeakoulujen opiskelupaikan vastaanottaneiden opiskelijoiden koti- ja opiskelupaikkakunnista. Arvio suurimmista opiskelumatkavirroista on esitetty taulukossa 8.

Itä-Uudenmaan tärkein opiskelupaikkakunta on Porvoo, missä sijaitsee toisen asteen oppilaitoksia sekä Porvoon keskustassa että Haikkoon alueella. Porvoossa opiskelee yli 500 muissa kunnissa asuvaa opiskelijaa. Muita tärkeitä keskuksia ovat Askola, Loviisa ja Sipoon Nikkilä, joiden lukioissa ja ammattioppilaitoksissa käy paljon oppilaita myös muista kunnista.

Suuria määriä toisen asteen oppilaitosten opiskelijoiden koulu- ja opiskelumatkoja tehdään esimerkiksi:

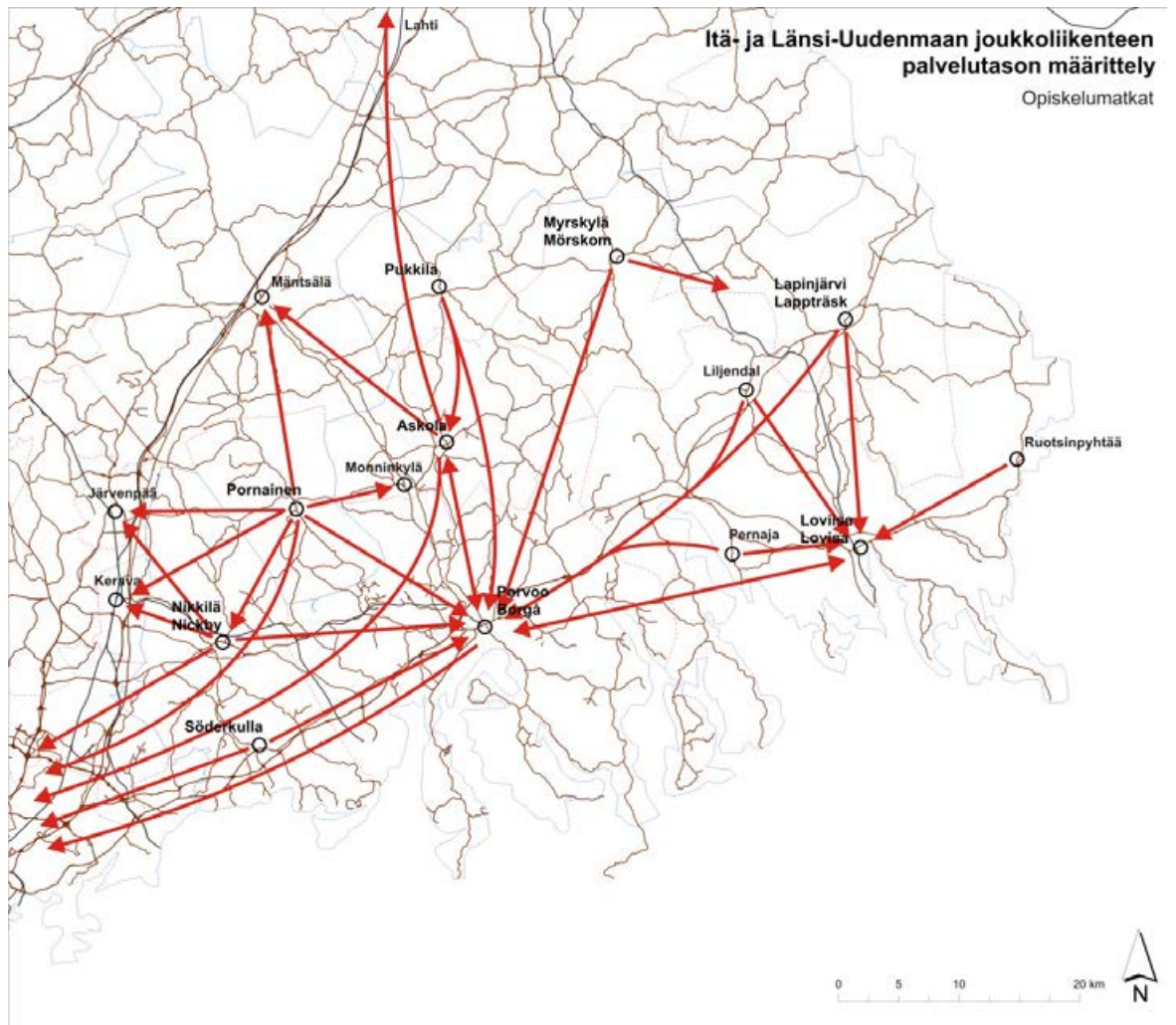
- Sipoosta Helsinkiin ja Vantaalle (yli 300 opiskelijaa)
- Sipoosta Porvooseen (noin 130 opiskelijaa)

- Pornaisista Järvenpään (noin 150 opiskelijaa)
- Pornaisista Porvooseen (lähes 100 opiskelijaa)
- Loviisasta Porvooseen (noin 200 opiskelijaa)
- Porvoosta Askolaan (noin 150 opiskelijaa)
- Pukkila ja Askola Porvooseen (yhteensä noin 70 opiskelijaa)

Peruskoululaiset tekevät myös paljon kuntien sisäisiä koulumatkoja julkisella liikenteellä. Näiden matkojen määriä ei ole arvioitu tässä yksityiskohtaisesti, mutta koulujen sijainti on otettu huomioon reitien palvelutasoa arvioitaessa. Ylikunnallista henkilöliikennettä syntyy myös peruskoululaisten oppilaskuljetuksista, jotka kuntien on velvollisuus järjestää.

	Asuinkunta							
Opiskelupaikkakunta	Askola	Lapinjärvi	Loviisa	Porvoo	Sipoo	Pornainen	Myrskylä	Pukkila
Askola	123	6	18	150	12	21	9	18
Lapinjärvi		30					12	
Loviisa		21	171	21			3	
Porvoo	39	15	129	1593	87	84	27	27
Porvoo (Haikkoo)		6	66	186	45			
Sipoo (Nikkilä)	3				216	12		
Helsinki	12				267	27		3
Järvenpää	6				33	147		
Kerava					36	15		
Mäntsälä	12				3	24		12
Lahti	15				3	6		15
Tuusula	3				15	9		
Vantaa					39			

Taulukko 8 Suurimpia opiskelumatkojen virtoja Itä-Uudenmaan kuntien välillä sekä Itä-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle (lähde: Opetushallituksen WERA-järjestelmä)

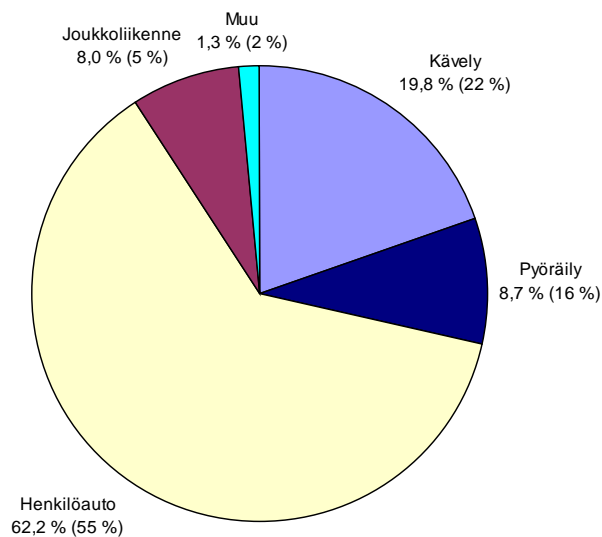


Kuva 6 Suurimpia kuntarajat ylittäviä toisen asteen opiskelijoiden opiskelumatkavirtoja Itä-Uudellamaalla

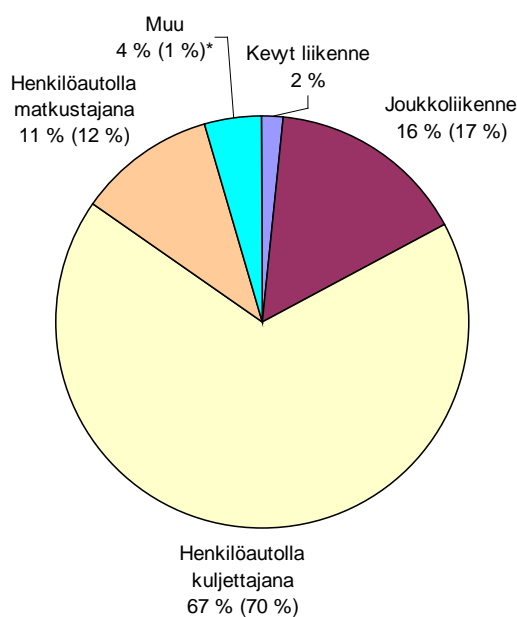
3.5 Matkustajamäärät ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus

Tarkkoja tietoja Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen matkustajamääristä ei ole saatavissa kootusti. Joukkoliikenteen käyttöä ja matkustajamääriä on arvioitu Itä-Uudenmaan henkilöliikennetutkimuksen 2007, Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen määräpaikkatutkimuksen 2008 ja lipunmyyntitilastojen perusteella.

Keskimäärin Itä-Uudenmaan asukkaat tekevät joukkoliikenteellä matkojen määrän perusteella laskettuna 8 % matkoista. Henkilöautolla tehdään 62 % ja kävellen tai pyöräillen 29 % matkoista (kuva 7). Ajoneuvomatkoista joukkoliikenteen osuus on 11 %. Pidemmillä pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla joukkoliikenteen osuus on 16 % eli selvästi korkeampi (kuva 8).



Kuva 7 Kulkumuotojakauma Itä-Uudellamaalla matkojen määrästä laskettuna syksyllä 2007 (suluissa vuoden 2000 tieto)(lähde: Itä-Uudenmaan henkilöliikennetutkimus 2007)



Kuva 8 Kulkumuotojakauma Itä-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla matkojen määrästä laskettuna syksyllä 2007 (suluissa vuoden 2000 tieto)(lähde: Itä-Uudenmaan henkilöliikennetutkimus 2007)

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen määräpaikkatutkimuksessa 2008 on esitetty haastattelututkimukseen perustuva arvio arkipäivisin Helsinkiin suuntautuvista bussimatkoista. Määräpaikkatutkimuksen mukaan suurimmat matkustajavirrat ovat:

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| • Porvoo – Helsinki välillä | noin 600 matkaa/vrk/suunta |
| • Sipoo – Helsinki välillä | noin 400 matkaa/vrk/suunta |
| • Loviisa – Helsinki | noin 110 matkaa/vrk/suunta |
| • Pornainen – Helsinki | noin 50 matkaa/vrk/suunta |
| • Askola - Helsinki | noin 35 matkaa/vrk/suunta |

3.5 Rahoitus

Kunnat

Itä-Uudenmaan kunnat käyttivät vuoden 2009 tilastotietojen perusteella avoimen joukkoliikenteen tukemiseen noin 830 000 euroa vuodessa. Suurimmat kustannukset olivat Porvoossa noin 394 000 €, Askolassa noin 174 000 € ja Sipoossa noin 170 000 €. Muiden kuntien kustannukset olivat noin 7000 – 44 000 €/vuosi. Kustannukset muodostuvat pääasiassa seutu- ja työmatkalippujen lipputuesta. Vertailukohtana voi todeta, että kuntien kustannukset opetustoimenkuljetuksista ovat noin 4,9 milj.euroa, sosiaalitoimen kuljetuksissa noin 2,3 milj.euroa ja terveydenhuollon kuljetuksissa 1,7 milj.euroa/vuosi.

Kunta	Avoin joukko-liikenne	Opetus-toimen kuljetukset	Sosiaali-toimen kuljetukset	Terveyden-huollon kuljetukset	Kuljetukset yhteensä
Lapinjärvi	9 818 €	528 632 €	81 955 €	33 050 €	653 455 €
Loviisa	43 941 €	802 794 €	214 204 €	83 520 €	1 144 459 €
Askola	174 138 €	90 805 €	115 400 €	5 754 €	386 097 €
Myrskylä	6 968 €	110 083 €	56 741 €	4 349 €	178 141 €
Porvoo	393 537 €	1 769 251 €	1 213 240 €	661 188 €	4 037 216 €
Sipoo	169 772 €	1 250 028 €	589 667 €	790 634 €	2 800 101 €
Pornainen	32 462 €	315 128 €	27 560 €	101 500 €	476 650 €
Pukkila					
Yhteensä	830 636 €	4 866 720 €	2 298 767 €	1 679 995 €	9 676 119 €

Taulukko 9. Itä-Uudenmaan kuntien henkilökuljetuskustannukset vuonna 2009 eriteltynä avoimen joukkoliikenteen sekä opetustoimen, sosiaalitoimen ja terveystoimen kuljetuksien osalta.

ELY-keskus

Uudenmaan ELY-keskus rahoittaa Itä-Uudenmaan alueen joukkoliikennettä runkoliikenteen ostoilla sekä myöntämällä kunnille valtionapua paikallisliikenteen ostoihin ja lippu-alennuksiin. ELY-keskus käyttää Uudenmaan alueelle runkoliikenteen ostoihin tänä vuonna noin 915 000 euroa. Itä-Uudenmaan osuutta siitä ei pysty erottelamaan tarkasti, mutta sen voi arvioida olevan suuruusluokaltaan noin kolmasosa.

Kuntien lipputukeen ELY on myöntänyt tälle vuodelle Itä-Uudellamaalla noin 260 000 euroa, paikallisliikenteen ostojen tukeen noin 47 000 euroa sekä joukkoliikenteen kehittämisen ja suunnitteluun noin 31 000 euroa. Kuntakohtaiset tukisummat on esitetty taulukossa 10.

	Paikallisliikenne-ostot	Lippu-alennukset	Kehittäminen ja suunnittelu
Askola		3 507 €	
Lapinjärvi			
Loviisa	12 555 €	16 004 €	18 360 €
Myrskylä		1 648 €	1 350 €
Pornainen		10 167 €	
Porvoo	34 776 €	176 720 €	11 070 €
Pukkila		3 486 €	
Sipoo		50 246 €	
Yhteensä	47 331 €	261 778 €	30 780 €

Taulukko 10. Uudenmaan ELY-keskuksen vuonna 2011 kunnille myöntämät valtionavut paikallisliikenteen ostoihin, lippu-alennuksiin sekä joukkoliikenteen kehittämiseen ja suunnitteluun.

3.6 Asukaskysely

Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyön yhteydessä teetettiin laaja internet-pohjainen asukaskysely vuoden 2011 keväällä. Kyselystä tiedotettiin kuntien internet-sivuilla ja paikallislehdissä ja se oli avoinna noin kolme viikkoa huhtikuussa. Kysely oli tarkoitettu kaikille ELY-alueen kuntalaisille. Kyselyyn saatiin vastauksia kaikkiaan noin 3300 kappaletta ja Itä-Uudenmaan alueella noin 400 kappaletta.

4 Joukkoliikenteen palvelutaso

4.1 Palvelutasoluokitus

Joukkoliikenteen palvelutasoa on tarkasteltu valituilla yhteysväleillä. Yhteysväleiksi on valittu yhteydet kylistä kuntakeskuksiin, kuntakeskusten väliset yhteydet ja yhteydet kuntakeskuksista maakuntakeskuksiin. Lisäksi tarkastelussa ovat olleet yhteydet lentoasemalle sekä merkittävälle työpaikka-alueille.

Palvelutasomäärittelyissä on käytetty Liikenneviraston laatimaa kuusiportaista palvelutaso-asteikkkoa. Joukkoliikenteen palvelutaso on jaettu siinä seuraaviin luokkiin:

1. Kilpailutaso
2. Houkutteleva taso
3. Keskitaso
4. Peruspalvelutaso
5. Minimitaso
6. Lakisääteinen taso

Palvelutason määrittely eri tasoille pohjautuu:

- määrällisiin kriteereihin, jotka liittyvät esimerkiksi päivittäisiin liikennöintiaikoihin, päivittäisiin vuoromääriin, vuoroväliin ruuhka-aikoina, päivänä ja illalla, viikonloppuliikenteen tarjontaan jne.
- laadullisiin kriteereihin, kuten kalustoon, lippujärjestelmään ja aikatauluinformaatioon liittyviin kysymyksiin.

Yksittäinen luokka pitää sisällään eri viikonpäivien (arki, lauantai ja sunnuntai) ja eri ajankohtien (ruuhka, päivä, ilta) mukaiset määrittelyt.

Liitteissä 1 ja 2 on esitetty yksityiskohtaisemmin Liikenneviraston suositukset palvelutasoluokitteluksi ja palvelutasotekijöiden kriteerit. Tarkastelussa käytettyjä palvelutasoluokkia voi kuvata tiivistetysti seuraavasti:

Kilpailutaso:

Kilpailutason joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Kilpailutason tavoitteena pidetään merkittävää joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisäämistä. Kilpailutasolla liikennöintiaika on arkisin aamukuudesta puoleenyöhön ja vuoroväli enintään 30 minuuttia ja ruuhka-aikoina 10–20 minuuttia. Myös viikonloppuna on liikennetarjontaa lähes arkiliikenteen tapaan. Liikkuminen on vapaata, eikä sidottua joukkoliikenteen aikatauluihin. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin vähintään noin 40 – 60 vuoroa/suunta.

Houkutteleva taso:

Houkuttelevan tason joukkoliikenne on käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle ja tavoitteena on saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen. Houkuttelevalla tasolla liikennöintiaika on arkisin aamuseitsemästä iltayhdeksään ja vuoroväli enintään 30–60 minuuttia, ruuhka-aikoina 15–30 minuuttia. Viikonloppuna vuorotarjonta on arkiliikennettä harvempaa, mutta vuorovälit ovat silti korkeintaan 60 minuuttia. Joukkoliikenteellä liikkuminen on suhteellisen vapaata aikataulutuntien. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin noin 20 – 40 vuoroa/suunta.

Keskitaso:

Keskitason joukkoliikenne tarjoaa liikkumisvaihtoehdon päivittäisiin kohteisiin. Tavoitteena on tarjota jokapäiväiset liikkumismahdollisuudet, mutta ottaen huomioon joukkoliikenteen aikataulun asettamia rajoituksia. Keskitasolla liikennöintiaika on arkisin aamuseitsemästä iltakahdeksaan ja vuoroväli ruuhka-aikoina noin 30 minuuttia, muulloin tunnista kahteen. Viikonloppuna liikennöintiaika on lyhyempi ja vuorotarjonta harvempaa. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin noin 14 – 20 vuoroa/suunta.

Peruspalvelutaso:

Peruspalvelutason joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoiset yhteydet työ-, koulu-, opiskelu- ja asiointimatkoille. Peruspalvelutason tavoitteena on turvata yleisimmät arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä. Peruspalvelutason liikennöintiaika on aamuseitsemästä iltapäivän viiteen. Vuorotarjonta on arkipäivisin vähintään 3–5 vuoroa/suunta kulkutarpeiden mukaan. Hyvällä peruspalvelutasolla vuorotarjonta voi nousta kysynnän mukaan noin 10–13 vuoroon/suunta. Viikonloppuisin ei liikennöidä välttämättä lainkaan tai liikennettä on vain muutamia vuoroja tarpeen mukaan.

Minimitaso:

Minimitasolla avoin joukkoliikenne tarjoaa vain välttämättömät perusyhteydet eli lähinnä koulu- ja opiskelumatkayhteydet aamulla kouluun ja iltapäivällä kotiin tai vastaavasti työmatkat tarpeet. Lisäksi tavoitteena on turvata myös asiointimahdollisuudet kuntakeskukseen avoimella joukkoliikenteellä. Minimitason liikennöintiaika on arkisin noin kello 8.00–16.00, mutta se voi vaihdella esimerkiksi koulujen alkamis- ja päättymisaikojen mukaan tai paikallisten työaikojen mukaan. Vuorotarjonta voi olla vain 1–2 vuoroa/suunta ja liikennettä saatetaan hoitaa vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana.

Lakisääteinen taso:

Lakisääteinen taso tarkoittaa tilannetta, jossa kunta järjestää alueelta vain lakisääteiset koulu- ja muut henkilökuljetukset, joissa saatetaan käyttää osaksi myös avointa joukkoliikennettä.

4.2 Nykyinen palvelutaso

Itä-Uudenmaan alueen joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso on esitetty yhteysväleittäin liitetaulukoissa 3 - 7 sekä liitekartalla 8.

Palvelutasomäärittely on esitetty kunnittain seuraavalla jaottelulla:

- Yhteydet kuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle
- Kuntakeskusten väliset yhteydet
- Yhteydet kyläkeskuksista kuntakeskuksiin

4.3 Tavoitteellinen palvelutaso ja palvelutasopuutteet

Liitteessä 2 on esitetty Liikenneviraston suositusten mukaiset määrällisten palvelutasotekijöiden kriteerit. Tässä työssä suosituksia on sovellettu alueen tarpeista lähtien. Uudenmaan ELYn alueella sovelletaan suositusten palvelutasokriteerejä seuraavin poikkeuksin:

- Kesäliikenteen osalta sallitaan esim. kilpailutasolla yhden luokan alennus ja muilla 1-2 luokan alennus
- Juna-asemille ja pikavuoropysäkeille kävelyetäisyydestavoite on alle 1 200 m, keskitasolla 1000 m sekä perus- ja minimitasolla 1200 m.
- Alueet ja yhteysvälit on sijoittu palvelutasoluokkiin siten, että määräävänä tekijänä on vuorotarjonta.

Palvelutasomäärittelyssä liikennöintiaika on määriteltä siten, että alku on määriteltä ensimmäisenä saapumisaikana keskukseen ja päättymisen viimeisen paluuyhteyden lähtöajan perusteella eli liikennöintiaika tarkoittaa niin sanottua käyttökelpoista perilläoloaikaa.

Tavoitteellinen palvelutaso on esitetty vastaavasti erikseen:

- Yhteyksille kuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle, missä tavoitteena on pidetty yleisesti vähintään keskitason yhteyttä ja niillä väleillä, joilla on paljon matkustajakysyntää myös houkuttelevan tason tai jopa kilpailutason palvelutasoa.
- Kuntakeskusten väliset yhteydet, joilla tavoitteena on yleisesti vähintään keskitason palvelutaso.
- Yhteydet kyläkeskuksista kuntakeskuksiin, joilla vähimmäistavoitteena on pidetty yleisesti peruspalvelutasoa tai vähintään minimitasoa.

Itä-Uudenmaan alueen tavoitteellinen joukkoliikenteen palvelutaso on esitetty yhteysväleittäin liitetaulukoissa 3-7 sekä liitekartalla 9.

Seuraavassa arvioidaan nykytilanteen palvelutasoa, palvelutasotavoitteita ja mahdollisia puutteita kunnittain.

Porvoo

Porvoo-Helsinki välillä on nykyisin vakiovuoroilla kilpailutasoinen yhteys ja myös pikavuoroilla houkuttelevan tason yhteydet. Porvoosta Helsinki-Vantaan lentoasemalle on keskitason yhteydet. Pääosa yhteyksistä perustuu vaihtoon Landbon liittymässä.

Porvoon paikallisliikenteen alueella on arkipäivisin pääosin houkutteleva tason yhteydet, mutta viikonloppuna palvelutaso on vain keskitasoa. Kerkkoon, Haksin ja Kuninkaanportin suunnilla paikallisliikenteessä on vain peruspalvelutaso. Tavoitteena on parantaa palvelutasoa ainakin Kuninkaanportin alueella.

Kyläkeskuksista on kouluaikoina pääosin peruspalvelutason yhteydet keskustaan, muulloin osasta kyllä vain minimitason yhteys. Tavoitteena on pidetty vähintään nykyisen palvelutason säilyttämistä.

Loviisan puolelle ulottuvalla Isnäs-Porvoo välillä on peruspalvelutaso ja tavoitteena on peruspalvelutason säilyttäminen. Tällä välillä on kesäajan vuoroja ELYn ostoliikenteenä, jonka sopimus jatkuu vuoteen 2015.

Sipoo

Nikkilä-Helsinki välin vuorotarjonta vastaa nyt houkuttelevan tason palvelutasoa, mutta viikonloppuna sunnuntaiyhteydet ovat vain keskitasoa. Tavoitteeksi on asetettu houkuttelevan tason yhteydet ja hiljaisen ajan liikenteen palvelutason turvaaminen, joka mahdollistaisi myös autottoman asumisen.

Söderkullasta Helsinkiin on nyt kilpailutason yhteydet. Korkean palvelutason säilyminen on pidetty myös tavoitteena, sillä Etelä-Sipoossa on tärkeitä maankäytön kasvualueita. Liikennejärjestelmän suunnittelussa on varauduttu tulevaisuudessa mahdolliseen raideyhteyteen ja on tärkeää, että kehittyvä maankäyttö voi tukeutua toistaiseksi hyviin bussiyhteyksiin pääkaupunkiseudulle.

Kerava-Talma-Nikkilä-Söderkulla reitillä on arkisin keskitason yhteydet, mutta viikonloppuna palvelutaso on heikko. Lauantaivuoroja on ajettu ELY:n ostoliikenteenä ja sunnuntaisin tarjontaa ei ole lainkaan. Tavoitetasona on esitetty keskitason yhteydet. Tavoitteena on kuntakeskusten välisten yhteyksien parantaminen sekä tarjota liityntäliikennemahdollisuus Keravan rautatieasemalle. Kerava-Talma-Nikkilä akseli on tärkeä maankäytön kasvusuunta ja maankäytön suunnittelussa ollaan varautumassa tulevaisuudessa mahdolliseen Kerava-Nikkilä raideliikenteeseen.

Söderkulla-Nikkilä välillä tavoitteena on keskitason yhteyksien turvaaminen. Koulumatkojen väheneminen on supistanut tällä välillä vuorotarjontaa.

Nikkilä-Porvoo välillä on nyt hyvä peruspalvelutaso. Tavoitteeksi on esitetty keskitason yhteydet. Söderkulla-Porvoo välillä tavoitteena on houkutteleva taso. Nykyinen vuorotarjonta on jo lähellä kilpailutasoa, mutta aamuyhteyksissä on pitkiä vuorovälejä.

Kyläkeskuksista on perus- tai minimitason yhteydet kuntakeskuksiin. Talman ja Linnanpellon yhteyksissä tavoitteena on esitetty keskitaso, joka toteutuu, jos Pornainen-Nikkilä ja Pornainen-Porvoo välien palvelutaso paranee tavoitteiden mukaisesti. Kyläkeskusten yhteyksistä on esitetty palvelutason nostamista lähinnä Eriksnäsin suunnalla.

Sipoon kunta on liittymässä HSL-alueen joukkoliikennejärjestelmään. Osa nykyisistä vakiovuoroyhteyksistä muuttuu tällöin todennäköisesti osaksi HSL:n järjestämää seutuliikennekokonaisuutta ja palvelutaso määrittyy HSL:n seutuliikenteen palvelutasotavoitteiden mukaisesti. Tällaisia yhteyksiä saattaisivat olla esimerkiksi Kerava-Nikkilä-Söderkulla välillä liikennöitävät bussivuorot.

Pornainen

Pornainen-Nikkilä-Helsinki reitillä on nyt hyvän peruspalvelutason mukaiset yhteydet. Työmatkayhteydet toimivat, mutta keskipäivän ja hiljaisen ajan tarjonta jää alle keskitason vaatimusten. Tavoitteeksi on esitetty keskitason yhteydet.

Pornainen-Järvenpää välillä tavoitteena on koulumatka-, työssäkäynti- ja liityntäyhteyksien parantaminen. Välillä on nyt vain peruspalvelutason mukaiset yhteydet. Pornainen-Järvenpää välillä ajetaan ELYn ostovuoroja, joiden käyttäjämäärä on hyvin pieni ja ostosopimuksen jatko on auki. Pornainen-Monninkylä ja Monninkylä-Järvenpää kouluvuorot ovat myös ELY:n ostoliikennettä. Vuoroilla on suhteellisen paljon käyttäjiä ja sopimus jatkuu vuoteen 2015.

Pornainen-Porvoo välillä on minimitason yhteys. Pornaisista Mäntsälään on vain la-
kisääteidet yhteydet ja tavoitteena on esitetty minimitasoa.

Halkian ja Laukkosken kylistä on kuntakeskukseen peruspalvelutason yhteydet, samoin Halkiasta Järvenpäähän. Jokimäen kylästä on kuntakeskukseen hyvät yhteydet. Kaikilla

kyläyhteyksillä palvelutaso on kesällä paljon heikompi, koska suuri osa vuoroista ajetaan vain koulupäivinä.

Loviisa

Loviisa-Porvoo-Helsinki reitillä on sekä vakiovuoroilla että pikavuoroilla keskitason yhteydet ja yhdessä vuorotarjonta vastaa houkuttelevaa tasoa pikavuoropysäkkien vaikutusalueelta.

Loviisan paikallisliikenteessä on keskustaajaman alueella keskitason yhteydet, mutta osa vuoroista ajetaan vain kouluaikoina. Loviisa-Hästholmen välillä on peruspalvelutason työmatkayhteydet osana paikallisliikennettä.

Ruotsinpyhtään/Ruotsinkylän ja Loviisan välillä on vain peruspalvelutason yhteydet ja tavoitteena on niiden turvaaminen. Yhteydet toimivat nyt koulupäivinä ELYn ostoliikenteenä. ELY ei ostane liikennettä jatkossa, koska se on muuttunut kunnan sisäiseksi liikenteeksi.

Pernaja-Loviisa välillä on peruspalvelutason yhteydet. Tavoitteena on peruspalvelutason turvaaminen. Pernajan yhteyksiin voi vaikuttaa tulevaisuudessa moottoritien valmistuminen ja nopeiden vuorojen siirtyminen sille.

Pernaja-Porvoo-Helsinki välin palvelutaso on arvioitu nykytilanteessa vain minimitason mukaiseksi. Vuorotarjonta vastaa hyvää peruspalvelutasoa, mutta aamuyhteydet Helsinkiin ovat huonot, sillä ensimmäinen suora yhteys on perillä vasta 9:55. Varhaisempi menoyhteys on mahdollinen Pernajasta 6:05 lähtevällä vuorolla ja vaihtamalla Porvoossa, jolloin ollaan perillä Helsingissä noin 7:40. Vaihtomahdollisuus ei kuitenkaan ilmene esimerkiksi Matkahuollon aikataulusta.

Liljendal-Loviisa välillä on vain minimitason yhteydet, jotka palvelevat koulu- ja opiskelumatkoja. Liljendalista Porvooseen ja Helsinkiin on vakiovuoroilla minimitason yhteydet, pikavuoroilla perustaso.

Koskenkylä-Vanhakylä-Porvoo reitillä on keskitason yhteydet.

Kabböle-Isnäs-Loviisa-Söderby reitti on ELYn ostoliikenteenä torstaisin ajettu asiointireitti, joka on muuttunut kunnan sisäiseksi liikenteeksi.

Lapinjärvi

Lapinjärvi-Porvoo-Helsinki välillä on peruspalvelutason yhteydet vain pikavuorojen vaikutusalueella, vakiovuoroilla palvelutaso jää minimitasolle.

Pukaro-Lapinjärvi-Loviisa reitillä on minimitason yhteydet. Kouluvuorot toimivat ELYn ostoliikenteenä. Vuoroilla on suhteellisen paljon käyttäjiä ja ostosopimus jatkuu vuoteen 2015 asti.

Lapinjärvi-Kouvola suunnalla on peruspalvelutason yhteydet pikavuoropysäkkien vaikutusalueella, vakiovuoroilla vain minimitason yhteydet.

Askola ja Pukkila

Pukkila-Askola-Porvoo-Helsinki reitillä on nyt peruspalvelutason yhteydet. Suoria vuoroja kulkee vain 4 – 5 / suunta ja lisäksi on käytettävissä vaihtoyhteyksiä Porvoon kautta.

Askola-Porvoo välillä on keskitason yhteydet. Työ- ja opiskelumatkoja tehdään paljon myös Porvoo->Askola suunnassa.

Pukkilasta tehdään asiointi- ja opiskelumatkoja myös Orimattilan-Lahden suuntaan, jonne on peruspalvelutason yhteydet.

Myrskylä

Myrskylä-Porvoo-Helsinki reitillä tavoitteena ovat peruspalvelutason yhteydet, jotka eivät aivan täyty nykyisillä vuoroilla. Myrskylä-Porvoo välillä on nyt lähes peruspalvelutaso, mutta Helsinkiin asti ei ole toimivia yhteyksiä työ- tai opiskelumatkoille.

Myrskylä-Porlammi välillä on minimitason koulumatkayhteydet mm. lukiossa kävijöitä varten, mutta näiden yhteyksien tarve tulevaisuudessa on avoin.

Myrskylä-Koskenkylä-Loviisa ja Myrskylä-Orimattila-Lahti suunnilla on minimitason yhteyksiä.

Myrskylän yhteyksissä ongelmana on, että sekä Porvooseen että pääkaupunkiseudulle kulkee Myrskylästä töihin lähes 100 pendelöijää ja samoin Orimattilaan ja Lahteen tekee työmatkoja yhteensä lähes 100 pendelöijää. Työmatkavirrat ovat kuitenkin niin pieniä ja hajanaisia, että joukkoliikenteen käyttö on vähäistä.

5 Kehittämistoimenpiteet

5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen

Porvoo

Porvoon paikallisliikenteen alueella on tavoitteena parantaa palvelutasoa ainakin Kuninkaantien alueella. Kyläkeskuksien yhteyksien kohdalla tavoitteena on nykyisen palvelutason säilyttäminen.

Loviisan puolelle ulottuvalla Isnäs-Porvoo välillä tavoitteena on peruspalvelutason säilyttäminen. Kesäajan yhteyksiä on nyt ajettu ELYn ostoliikenteenä.

Sipoo

Nikkilä-Helsinki välillä tavoitteeksi on asetettu houkuttelevan tason yhteydet ja hiljaisen ajan liikenteen palvelutason turvaaminen. Houkuttelevan tason saavuttaminen edellyttäisi erityisesti sunnuntaille lisää vuorotarjontaa; nykyisestä 4+4 vuorosta noin 10+10 vuoroon.

Myös Kerava-Talma-Nikkilä-Söderkulla reitillä tavoitteena oleva keskitason palvelutaso edellyttäisi lisävuoroja viikonloppuisin.

Pornainen

Pornainen-Nikkilä-Helsinki tavoitteeksi on esitetty keskitason yhteyksiä. Arkisin olisi tällöin lisätarvetta kahdelle vuoroparille ja sunnuntaina yhdelle vuoroparille.

Pornainen-Järvenpää välillä tavoitteena olevan peruspalvelutason säilyttäminen edellyttää välillä nyt ajettavien ELYn ostovuorojen jatkamista.

Loviisa

Ruotsinpyhtään/Ruotsinkylän ja Loviisan välillä on tavoitteena peruspalvelutason yhteydet ja niiden turvaaminen edellyttää nyt osin ELYn ostoliikenteenä ajettavien vuorojen turvaamista jatkossa mahdollisesti kaupungin ostoliikenteenä. Myös kerran viikossa liikennöity Kabböle-Isnäs-Loviisa-Söderby asiointiyhteys siirtynee kaupungin vastuulle.

Lapinjärvi

Pukaro-Lapinjärvi-Loviisa reitillä on nyt minimitaso yhteydet. Tavoitteena on osin ELYn ostoliikenteenä ajettavien yhteyksien turvaaminen, joka edellyttäne jatkossa myös Lapinjärven ja Loviisan kuntien osallistumista kustannuksiin.

Askola ja Pukkila

Askolan – Pukkilan suunnalle ei ole esitetty vuorotarjonnan lisäämistä.

Myrskylä

Myrskylä-Porvoo-Helsinki reitillä tavoitteena ovat peruspalvelutason yhteydet, jotka eivät aivan täyty nykyisillä vuoroilla. Helsingin yhteyksien parantamiseksi on arvioitu yhden vuoroparin lisäämisen vaikutuksia.

5.2 Laadulliset palvelutasotekijät

Liikenneviraston suosituksissa laadullisille palvelutasotekijöille on määritelty liitteen 2 mukaiset kriteerit.

Uudenmaan ELYn infrahankkeissa panostetaan etenkin pääkaupunkiseudulla joukkoliikennettä sujuvoittaviin toimenpiteisiin. Toinen painopiste on pysäkkien, pysäkkiyhteyksien ja liityntäpysäköinnin parantaminen.

Liikenteen täsmällisyyden parantamiseksi tulisi selvittää mahdollisuuksia järjestää sitovia aikataulupisteitä tai ns. järjestettyjä vaihtoja Helsinkiin suuntautuvilla yhteyksillä seuraavissa pisteissä:

- Sitova aikataulupiste Porvoon ja Helsingin välisillä vakiovuoroilla Itäkeskuksessa
- Lisää ns. järjestettyjä vaihtoja Porvooseen suuntautuvilta reiteiltä Helsingin suuntaan (esim. Pukkilan, Myrskylän ja Loviisan suunnista Helsinkiin on paljon käyttökelpoisia vaihtoyhteyksiä Porvoon kautta).
- Järjestettyjen vaihtojen hyödyntäminen raideliikenteen asemilla (esimerkiksi mahdollisuus vaihtaa sujuvasti Keravalla, Järvenpäässä tai Mäntsälässä busseista junaan ja päinvastoin).

Vaikutetaan siihen, että operaattorit parantavat matkustajille suunnattua liikenteen häiriötiedotusta etenkin runkoyhteyksillä.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen informaatioportaalin (matka.fi) kehittäminen helpottaa aikataulu- ja reittitiedon saantia yhden kanavan kautta. Joukkoliikenteen kulkutapavalintaa helpottaa, kun vaihtoehtoiset liikennemuodot ja matkaketjuihin liittyvä reitti-, aikataulu- ja hintatieto tarjotaan samasta lähteestä ja yksinkertaisessa ja havainnollisessa muodossa.

Itä-Uudenmaan alueella tulisi kehittää aikatauluinformaatiota erityisesti vaihtomahdollisuuksien hyväksikäyttöä ajatellen. Esimerkiksi Pukkilan, Myrskylän ja Loviisan suunnilta Porvooseen tulevien linjojen vaihtomahdollisuudet Porvoo-Helsinki välin linjoille eivät ilmene Matkahuollon aikatauluhausta. Itä-Uudenmaan alueelle voitaisiin harkita oman reittioppaan kehittämistä (vrt. HSL:n reittiopas ja Länsi-Uudenmaan reittiopas).

Lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyyttä edistetään alueellisesti niin, että VR:n junaliikenne saadaan mukaan seutulippujärjestelmään siellä, missä junaliikenne on osa työssäkäyntialueen joukkoliikennepalveluja.

Kalustoon sekä lippu- ja informaatiojärjestelmiin liittyvät vaatimukset huomioidaan liikenteen järjestämisessä siirtymäkauden jälkeen. Myös linjaston selkeyteen kuten numerointiin, linjakilpiin ja aikataulujen havainnolliseen esitystapaan kiinnitetään erityistä huomiota reittiliikennelupia myönnettäessä ja liikennöintisopimuksia laadittaessa.

5.3 Kustannukset

5.3.1 Arviointiperusteet

Kustannusvaikutuksia on arvioitu talviliikenteen perusteella kilometripohjaisesti nykytilaan verrattuna. Kustannuksissa ei ole huomioitu lipputulaja, jotka pienentävät kustannuksia jonkin verran. Todellisuudessa nykytilankin tarjonnan ylläpitäminen maksaa tulevaisuudessa enemmän.

Bussiliikenteen kustannukset muodostuvat tuntisidonnaisista kustannuksista (mm. kuljettajan palkkakustannukset), kilometrikustannuksista (mm. polttoaineet, renkaat), bussin pääomakustannuksista (mm. poistot ja korot) ja muista kustannuksista (mm. vakuutukset). Näistä tuntisidonnaiset kustannukset muodostavat suurimman erän. Lipputulojen merkitys kustannuksia pienentävänä tekijänä vaihtelee huomattavasti, mutta voi vaikuttaa merkittävästikin kustannustason muodostukseen. Tavoitteellisen palvelutason kustannusvaikutusten laskeminen yksityiskohtaisesti on mahdotonta ilman reittikohtaista linjastosuunnitelmaa. Tästä syystä laskennassa on käytetty kilometriperusteista yksikkökustannusta, joka antaa arvion kustannusvaikutusten kokonaistasosta. Laskenta ei mahdollista kustannusjakoa ELYn ja kuntien kesken. Lisäksi tulee huomioida, että todelliseen kustannustasoon vaikuttavat mm. viikonloppu-, ruuhka-, ilta- ja yövuorojen korkeammat kulut.

Kustannukset on laskettu yksikkökustannuksella 2,00 €/km, joka sisältää 9 % kohtuullista voittoa liikennöitsijälle. Yksikkökustannuksen kustannustaso on vuodelta 2011. Yksikkökustannuksella kuvataan sekä vakio- että pikavuoroliikennettä. Kustannukset on laskettu viikkotasolla talviliikenteen osalta ja vuosilajennuskertoimena laskelmissa on käytetty lukua 50. Laskelmissa ei ole huomioitu palvelutason muutosta kesän ajalle. Myöskään juna-liikenteen lisäämisen kustannuksia ei ole laskettu, sillä se on Liikenne- ja viestintäministeriön toimivallassa.

5.3.2 Esimerkkejä kustannusvaikutuksista

Sipoo

Nikkilä-Helsinki välillä houkuttelevan palvelutason tason edellyttämien sunnuntain lisävuorojen kustannukset ovat noin 48 000 €.

Kerava-Nikkilä välin palvelutason nostaminen peruspalvelutasolta keskitasolle edellyttää myös sunnuntailiikennettä. Kolmen vuoroparin kustannukset ovat keskiarvokustannuksilla arvioituna noin 8 000 €/vuosi, mutta sunnuntailiikenteen takia todennäköisesti korkeammat.

Nikkilä-Porvoo välillä palvelutason nostaminen peruspalvelutasolta keskitasolle edellyttää noin kahta vuoroparia lisää arkiliikenteeseen ja yhtä vuoroparia sunnuntaille. Kustannusarvio on noin 57 000 €.

Pornainen

Pornainen-Järvenpää välillä nyt ELYn ostoliikenteenä ajattavat kesäliikenteen kolme vuoroparia noin 20 000 €.

Pornainen-Nikkilä välillä palvelutason nostaminen peruspalvelutasolta keskitasolle edellyttää noin kahta vuoroparia lisää arkiliikenteeseen ja yhtä vuoroparia sunnuntaille. Kustannukset ovat noin 40 000 €.

Pornainen-Järvenpää välillä peruspalvelutason ylläpitämiseksi tarvittavat kolme vuoroparia maksavat noin 72 000 € vuodessa.

Myrskylä

Myrskylä-Porvoo välillä palvelutason nostaminen peruspalvelutasolle edellyttäisi mahdollisesti yhden vuoroparin lisätarjontaa, jolla tarjottaisiin varhaisempi aamuyhteys myös Helsinkiin ja myöhäisempi paluuyhteys. Kustannusarvio on noin 40 000 € vuodessa.

Loviisa

Isnäs-Porvoo välillä nyt ELYn ostoliikenteenä ajattavat kesäliikenteen kaksi vuoroparia noin 12 000 €

Ruotsinkylä-Loviisa välillä nyt ELYn ostoliikenteenä ajettavat neljä kouluvuoroa noin 58 000 €

Lapinjärvi

Lapinjärvi-Loviisa välillä nyt ELYn ostoliikenteenä ajettavat kuusi kouluvuoroa noin 90 000 €. Vuoroilla on suhteellisen paljon käyttäjiä ja lipputulot kattavat arviolta lähes 70 000 € kustannuksista.

5.4 Tavoitepalvelutasojen kattavuus

Nykyisten joukkoliikennepalvelujen ja tässä määriteltujen tavoitepalvelutasojen alueellista kattavuutta kunnittain on arvioitu määrittelemällä, kuinka kuntien väestö jakautuu joukkoliikenteen eri palvelutasoluokkien alueelle. Määrittely on tehty laskemalla rekisteritiedoista asukasmäärät eri palvelutasoluokkiin kuuluvien joukkoliikennereittien vaikutusalueella. Joukkoliikennepalvelun piirissä asuvien määräksi on arvioitu alle 0,8 – 1,2 km etäisyydelle bussireitistä, rautatieasemasta tai pikavuoropysäkistä sijoittuva väestö. Näiden etäisyyksien ulkopuolelle joukkoliikennereiteistä sijoittuva väestö on laskettu kuuluvan alimman palvelutasoluokkaan eli lakisääteisen palvelutason piiriin.

Nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa Itä-Uudenmaan väestö jakautuu eri palvelutasoluokkien piiriin oheisen taulukon mukaisesti. Tavoitetilanteessa kasvaisi keskitason ja sitä parempien palvelutasoluokkien piirissä olevan väestön osuus. Alimpien palvelutasoluokkien eli minimitaso ja lakisääteisen tason piiriin jäisi sama osuus väestöstä kuin nykyisinkin.

	Nykytilanne	Tavoitetilanne
Kilpailutaso	15 %	17 %
Houkutteleva taso	23 %	21 %
Keskitaso	20 %	26 %
Peruspalvelutaso	19 %	14 %
Minimitaso	17 %	17 %
Lakisääteinen taso	9 %	9 %

Taulukko 11 Arvio Itä-Uudenmaan väestön jakautumisesta joukkoliikenteen eri palvelutasoluokkien piiriin nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa.

Nykytilanne

Asukasmäärät	Palvelutaso						Koko kunta
Kunta	Kilpailu-taso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso	
Askola			2 100	300	1 300	1 200	4 900
Lapinjärvi				1 400	400	1 100	2 900
Loviisa		100	9 800	2 800	900	2 000	15 600
Myrskylä					1 600	400	2 000
Pornainen				3 700	300	1 100	5 100
Porvoo	12 700	22 200	3 100	4 700	1 700	4 400	48 800
Pukkila				1 000	500	500	2 000
Sipoo	2 300	500	5 100	5 500	3 200	1 700	18 300
Yhteensä	15 000	22 800	20 100	19 400	9 900	12 400	99 600

Tavoitetilanne

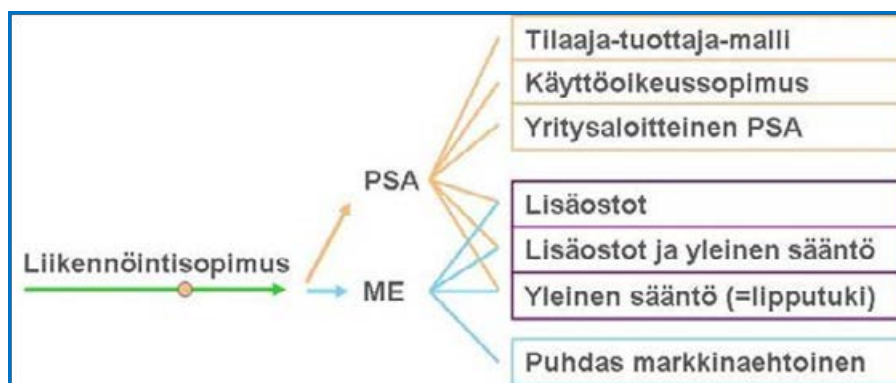
Asukasmäärät	Palvelutaso						Koko kunta
Kunta	Kilpailu-taso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso	
Askola			2 100	1 100	500	1 200	4 900
Lapinjärvi				1 400	400	1 100	2 900
Loviisa		5 700	4 200	2 800	900	2 000	15 600
Myrskylä				900	700	400	2 000
Pornainen			2 300	1 500	300	1 100	5 100
Porvoo	14 900	20 600	3 000	4 800	1 100	4 400	48 800
Pukkila				1 000	500	500	2 000
Sipoo	2 300	3 900	4 700	2 500	3 200	1 700	18 300
Yhteensä	17 200	30 200	16 300	16 000	7 600	12 400	99 600

Taulukko 12 Arviot eri joukkoliikenteen palvelutasoluokkien piirissä asuvan väestön määrästä Itä-Uudenmaan kunnissa nykytilanteessa ja suunnitelmassa määritettyjen tavoitepalvelutasojen toteutuessa

6 Liikenteen järjestäminen

6.1 Liikenteen järjestämistavat

Siirtymäajan jälkeen liikenne voidaan tuottaa joko markkinaehtoisesti tai soveltaen palvelusopimusasetusta. Palvelusopimusasetusta sovelletaan, kun toimivaltainen viranomaisen haluaa järjestää alueellaan paremmat julkisen liikenteen palvelut mitä markkinaehtoisilla reittiliikenteillä muodostuu. Palvelujen parantaminen voi liittyä palvelutarjonnan määrään, laatuun, varmuuteen, luotettavuuteen tai matkustajahintoihin. Asia on havainnollistettu seuraavassa kuvassa:



Kuva 9. Joukkoliikenteen järjestämistavan valintaprosessi siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua (LVM).

Kuvan selitykset:

- = Toimivaltainen viranomainen ratkaisee PSA-mallin ja markkinaehtoisen (ME) mallin välillä.
- = PSA: malli, jossa toimivaltainen viranomainen maksaa korvauksia tai myöntää yksinoikeuksia
- = Lisäostoilla ja yleisellä säännöllä täydennetään markkinaehtoista mallia PSA:n keinoin
- = ME: markkinaehtoinen malli, jossa viranomainen ei rajoita markkinoille tuloa, tarjonnan määrää, eikä matkalippujen hintoja.

Toimivalta-alueen eri alueilla voidaan soveltaa erilaisia liikenteen järjestämistapoja.

Markkinaehtoinen liikenne

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että siirtymäajan liikennöintisopimusten sopimuskauden lakattua riittävä palvelutaso voidaan saavuttaa ilman viranomaisen puuttamista liikenteen järjestämiseen, eikä liikenteen sääntely muutoinkaan ole tarpeen, voidaan joukkoliikenne järjestää puhtaasti markkinaehtoisesti.

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu liikennöitsijöiden anomien reittiliikennelupien mukaisesti. Viranomaisen voi olla myöntämättä reittiliikennelupaa JLL § 22 perusteella. Reittiliikennelupaa koskevassa hakemuksessa on liikennöitsijän ilmoitettava liikenteen reitti, ainakin tärkeimmät pysäkit, aikataulu ja liikenteen aiottu aloittamisaika sekä ajankohdat, jolloin liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa.

Markkinaehtoinen liikenne ja yleinen sääntö

Markkinaehtoiselle, reittiliikenneluvalla ajettavalle liikenteelle voidaan maksaa lipputukea vain soveltamalla yleistä sääntöä. Tällöin liikenteille määrätään hintavelvoite, eli liikennöitsijät veloitetaan perimään matkustajilta markkinahintaa alempi hinta ja matkustajien saama hinnanalennus korvataan liikennöitsijöille.

Yleinen sääntö on ns. normipäätös, jollaisia voidaan antaa vain lailla, asetuksella tai valtioneuvoston päätöksellä. Yleistä sääntöä soveltamalla toimivaltaiselle viranomaiselle muodostuu mahdollisuus säädellä myös markkinaehtoisien liikenteen lipunhintoja. Yleisellä säännöllä voidaan asettaa tietyille lippulajille tai tietyn matkustajaryhmän lipulle enimmäishinta. Yleistä sääntöä sovelletaan samalla tavalla kaikkiin alueella liikennettä harjoittaviin yrityksiin. Viranomaisen asettama hintavelvoite korvataan liikenteen harjoittajille liiallista korvausta välttämällä. Yleistä sääntöä ei ole asetettu.

LVM on asettanut syksyllä 2011 joukkoliikennetyöryhmän, jonka tehtävänä on käsitellä reittiliikennelupien myöntämiseen liittyviä kysymyksiä, siirtymäajan jälkeisiä sekä julkisesti tuettujen lippujen kelpoisuutta eri järjestämismalleissa. Ryhmä tulee käsittelemään markkinaehtoisien reittiliikenteen toimintaedellytyksiä. Työryhmän tulee saattaa työnsä päätökseen helmikuun 2012 loppuun mennessä.

Markkinaehtoinen liikenne ja lisäostot

Markkinaehtoista liikennettä täydentävästä, toimivaltaisen viranomaisen suunnittelemasta ja kilpailuttamasta liikenteestä käytetään yleensä nimitystä PSA-liikenne. Käytännössä näillä tarkoitetaan kuvan 9 lisäostoja. Lisäostot voivat olla muodoltaan brutto- tai nettokustannusmallisia, kuten jäljempänä kuvatussa tilaaja-tuottajamallissa.

Käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta julkisen liikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa. Liikenteenharjoittaja saa tästä korvauksena matkustuksesta kertyvät asiakastulot ja muut myyntitulot sekä lisäksi käyttöoikeussopimuksen mukaisen korvauksen. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan, millä hinnalla ja ehdoilla liikennöitsijä sitoutuu järjestämään joukkoliikenteen määritetyn palvelutason mukaiseksi. Liikennöitsijä suunnittelee ja hyväksyttää viranomaisella palvelutason täyttävän liikenteen reitteineen ja aikatauluineen.

Käyttöoikeussopimus sisältää yleensä yksinoikeuden tai erityisoikeuden julkisen liikenneverkon tai sen osan käyttöön. Käyttöoikeussopimus eroaa kansallisen hankintalain mukaisesta ostosopimuksesta muun muassa siltä osin, että kustannus- sekä tuloriski ja suunnittelu- ja markkinointivastuu ovat muita sopimustyppejä enemmän liikenteenharjoittajalla. Liikenteenharjoittaja saa lipputulot joko kokonaan tai ainakin merkittävän osan. Siten liikenteenharjoittaja voi omalla suunnittelu- ja markkinointityöllä vaikuttaa liikevaihdon lisäämiseen.

Käyttöoikeussopimuksia voidaan solmia myös suoramarkintana ilman tarjouskilpailua. Näin voidaan toimia jos sopimuskohteen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1.000.000 euroa tai palvelun laajuus on määrältään alle 300.000 kilometriä. Jos suoramarkinta tehdään pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, enimmäismäärät ovat kaksinkertaisia. Pieneksi tai keskisuureksi yritykseksi katsotaan yritys, jolla on käytössään enintään 23 ajoneuvoa. Jos sopimus on solmittu suoramarkintana, edellytetään liikennöitsijältä erilliseen kirjaintoon perustuvaa jälkilaskentaa. Tämän tarkoituksena on seurata, ettei liikenteen tuotama voitto johda ylikompensatioon.

Yritysaloitteinen PSA

Palvelusopimusasetus ei varsinaisesti tunne yritysaloitteista PSA-liikennettä. Kyse onkin joukkoliikennelain paikallisesta sovelluksesta. Normaalisti aloitteen PSA:n soveltamisesta

tekee toimivaltainen viranomainen. Yritysaloitteisessa PSA:ssa yrittäjä tekee palvelutasosuunnitelman, jonka mukaisesti se aikoo tuottaa joukkoliikenteen. Liikennöitsijä esittää toimivaltaiselle viranomaiselle suunnitelman ja mahdollisesti tarvittavan rahoituksen suuruuden. Liikennöitsijä saa liikenteestä lipputulot. Kuten käyttöoikeussopimuksessa, liikennöitsijälle maksettaisiin korvaus tietyn palvelutason ylläpitämisestä. Yritysaloitteisella PSA:lla tarkoitetaan käytännössä käyttöoikeussopimusta, koska siihen sovelletaan käyttöoikeussopimuksen suorahankinnan kynnysarvoja.

Tilaaaja-tuottajamalli

Tilaaaja-tuottajamallissa toimivaltainen viranomainen tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella. Nettokustannusmallissa lipputuloriski on liikennöitsijällä. Tilaaaja vastaa yleensä reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippujärjestelmästä, markkinoinnista ja tiedotuksesta. Liikenteen tuotannon suunnittelusta vastaa liikenteenharjoittaja.

Viranomaisen oma tuotanto

Teoriassa mahdollinen tapa joukkoliikenteen järjestämiseen on myös viranomaisen oma tuotanto, jossa esimerkiksi kunnallinen liikelaitos tuottaa joukkoliikennepalvelut.

6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu

Toimivaltainen viranomainen ratkaisee, mitkä järjestämistavat otetaan siirtymäajan liikennöintisopimusten päätyttyä käyttöön sen toimivalta-alueella. Riippumatta siitä, valitaanko markkinaehtoinen tai PSA:n mukainen järjestämistapa, määräytyy ratkaisun aikataulu PSA:n ja kilpailuttamiseen varattavan ajan kautta. Jos siirtymäajan sopimukset päättyvät vuonna 2014, tulee järjestämistapa valita vuoden 2012 alkupuolella, sillä PSA:n mukaan isommissa kilpailukohteissa EU-ilmoitus mahdollisesta liikenteen kilpailuttamisesta pitäisi tehdä vuotta ennen tarjouskilpailun aloittamista. Jotta liikennöitsijöillä olisi riittävästi aikaa tarjousten jättöön ja liikenteen aloittamiseen, pitäisi liikenne kilpailuttaa alkuvuodesta 2013.

Itä-Uudenmaan alueella vuonna 2014 päättyy 16 siirtymäajan sopimusta, joissa on:

- Porvoon paikallisliikenne ja suurin osa sisäisistä reiteistä
- Kilpilahden jalostamon yhteydet
- Sipoon sisäisiä yhteyksiä ja reittejä Nikkilästä Keravan, Helsingin ja Porvoon suuntaan
- Yhteyksiä Pornaisista Nikkilään, Mäntsälään ja Helsinkiin
- Mäntsälä-Pukkila-kiertolinja
- Loviisan seudun yhteyksiä
- Pitkiä vakio- ja pikavuoroja Kouvolan ja Kotkan suuntiin.

Lähteitä

Itä-Uudenmaan liitto ym., Itä-Uudenmaan ja Pornaisten joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palvelutasotavoitteet (2004)

Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymään HSL:een, HSL:n julkaisuja 17/2010

Palvelutasoselvitys: Sipoon liikenneyhteydet, Sipoon kunta 2004

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia, Uudenmaan liiton julkaisuja C 60 - 2007

Rosenberg, M. & Perälä, A. 2010: Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella. Esiselvitys., Uudenmaan ELY-keskus, Helsinki.34 s.

Rosenberg, M., 2010. Ohje joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn. Liikennevirasto 2010.

Rosenberg, M. & Weiste, H. KETJU yhdistää kaupunki- ja seutuliikenteet. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus. LVM 39/2009

Rosenberg, M. & Weiste, H., Perälä, A. 2011: Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Perus- ja erityispalvelutaso, Liikenne- ja viestintäministeriö 21/2011. Helsinki. 63 s.

Airaksinen, S. & Mouhu, T., Wallin, J., 2011: Salon joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2012–2017. Luonnos 22.6.2011.

Airaksinen, S. & Rantala, A., Anttila, T., 2011: Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma. WSP. Helsinki. 2011.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. LVM 54/2007

Joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso suurilla kaupunkiseuduilla. LVM 55/2007

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. LVM 7/2005

Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. LVM (39/2007).

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen, Prosessikuvaus. LVM 43/2003

Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymään HSL:een. HSL 2010.

KUVAAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu xx/2011				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Teuvo Leskinen Niko Setälä Tuomo Lapp		Julkaisuaika Joulukuu 2011		
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely				
Tiivistelmä <p>Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso –selvitys on jatkoa Uudenmaan ELY-keskuksen esiselvitykselle joukkoliikenteen palvelutason määrittämisestä Uudenmaan ELYn alueella, 29/2010. Esiselvityksen mukaisesti Uudenmaan ELYn alueen joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyö jaettiin toteutettavaksi seitsemässä seutulippualueisiin perustuvassa kokonaisuudessa. Määrittelytyöstä valmistui seitsemän raporttia, joista tämä Itä-Uuttamaata koskeva on yksi.</p> <p>Selvitys on osa prosessia, jossa ELY-keskus yhteistyössä kuntien, toimivaltaisten viranomaisten, maakunnan liittojen ja liikenteenharjoittajatahojen kanssa valmisteli Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennelain mukaista päätöstä joukkoliikenteen palvelutason vahvistamisesta. ELY-keskus vahvisti selvityksen mukaisen tavoitteellisen palvelutason vuosiksi 2012 – 2016 päätöksellään joulukuussa 2011.</p> <p>Selvityksessä on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen sekä tavoitteellinen, vuoteen 2016 ulottuva palvelutaso. Kuvaus on tehty pääsääntöisesti yhteysvälitarkasteluna. Valitut yhteysvälit on luokiteltu liikenteen määrällisten ja laadullisten tekijöiden perusteella kuuteen luokkaan: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Tärkeimpinä luokittelutekijöinä käytettiin liikennöintiäikaa ja vuoromäärää. Luokittelussa on sovellettu Liikenneviraston ohjetta 15/2011.</p>				
Asiasanat Joukkoliikenne, palvelutaso, yhteistoiminta				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
	978-952-257-439-8	1798-8101		1798-8071
Kokonaissivumäärä		Kieli	Hinta (sis. alv 8%)	
		Suomi		
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana myös/vain verkossa: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut				
Julkaisun kustantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika 2011				

PRESENTATIONBLAD

Publikationsseriens namn och nummer Nylands närings-, trafik- och miljöcentrals publikationer xx/2011				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Teuvo Leskinen Niko Setälä Tuomo Lapp		Utgivningsdatum December 2011		
		Utgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
Publikationens namn Servicenivå för Östra Nylands kollektivtrafik Nylands ELY-centrals servicenivådefiniering för kollektivtrafik				
Sammandrag <p>Utredningen "Servicenivå för Östra Nylands kollektivtrafik" är en fortsättning till Nylands ELY-centrals förstudie om bestämning av kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område, nr 29/2010. Enligt förstudiet blev definieringsarbetet för kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område delat upp för att förverkligas i sju helheter som baserar sig på regionbiljettområden. Det blev sju rapporter om definieringsarbetet av vilka denna som rör Östra Nyland är en.</p> <p>Utredningen är en del av processen där ELY-centralen i samarbete med kommuner, behöriga myndigheter, landskapsförbund och trafikidkare förberedde Nylands ELY-centrals bestämmelse över bestyrkning av kollektivtrafikens servicenivå enligt lagen om kollektivtrafik. ELY-centralen bestyrkte med sitt beslut i december 2011 den åsyftade servicenivån enligt utredningen för åren 2012 - 2016.</p> <p>I utredningen har man beskrivit både den nutida och den åsyftade servicenivån som sträcker sig till år 2016. I huvudsak har man gjort beskrivningen som förbindelsestreckanalys. De valda förbindelsestreckorna har klassificerats enligt trafikens kvantitativa och kvalitativa faktorer i sex klasser: konkurrensnivå, lockande nivå, medelnivå, grundservicenivå, miniminivå och lagstadgad nivå. Som viktigaste klassificeringsfaktorer användes trafikeringstid och turantal. I klassificeringen har Trafikverkets anvisning nr 15/2011 tillämpats.</p>				
Nyckelord Kollektivtrafik, servicenivå, samarbete				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISBN (tryckt)	ISBN (elektroniskt)
	978-952-257-439-8	1798-8101		1798-8071
Sidoantal		Språk		Pris (moms 8 %)
		Finska		
Distribution/försäljning Publikationen finns också/enda tillgänglig på internetadressen: www.ely-keskus.fi/nyland/publikationer				
Publikationens finansiär Nylands närings-, trafik- och miljöcentral				
Tryckort och -tid 2011				

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttöympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määritelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille päivittäisiin kohteisiin	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjän vähimmäismatkustustarpeiden tyydyttäminen	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
<i>Tavoite</i>	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata erityisesti arjen liikkumistarpeet ja liikkumisen tasa-arvo	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
<i>Liikkumisen vapausaste</i>	Voi kulkea vapaasti kiinnittämättä erityisesti huomiota aikatauluihin	Voi kulkea melko vapaasti aikataulun tuntien	Voi kulkea aikataulun asettamissa rajoissa	Voi kulkea, jos aikataulu mahdollistaa	Voi kulkea rajattuihin kohteisiin jos aikataulu mahdollistaa	Ei avoimia joukkoliikennepalveluita
Määrälliset tekijät Liikennöinti-aika Aika: arki Aika: lauantai Aika: sunnuntai Vuoroväli/-määrä Vuorot : ruuhka Vuorot: arkipäivä Vuorot: arki-ilta (klo 18-) Vuorot: lauantai Vuorot: sunnuntai Etäisyys pysäkillä Kokonaismatka-aika Vaihtojen määrä	06.00 - 00.00 07.00 - 00.00 09.00 - 23.00 10 - 20 min 30 min 30 min 30 min 30 min 300-500 m kävelyetäisyys Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioissa) Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	07.00 - 21.00 09.00 - 21.00 10.00 - 21.00 15 - 30 min 30 - 60 min 30 - 60 min 30 - 60 min 60 min 500-800 m kävelyetäisyys Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	07.00 - 20.00 09.00 - 17.00 12.00 - 17.00 30 min 60 - 120 min 60 - 120 min 60 - 120 min 120 min 1000 m Vaihto sallittu	07.00/08.00 - 17.00 liityntä kaukoliikenteeseen 3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti tarpeen mukaan tarpeen mukaan tarpeen mukaan 1200 m Vaihto sallittu	08.00 - 16.00 1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä 1200 m	Perusopetuslaki 5 km

<i>Laadulliset tekijät</i>						LIITE 2
Täsmällisyys/Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä (tai ajantasainen pysäkki-info), häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä (tai ajantasainen pysäkki-info), häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	
Informaatio	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperiaikataulut pysäkeillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	selkeä valaistu linjakilpi	selkeä valaistu linjakilpi	
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä		
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset ja esteettömät terminaalit ja pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja tarvittaessa pyöräpaikointus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset ja esteettömät terminaalit ja pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja tarvittaessa pyöräpaikointus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja tarvittaessa pyöräpaikointus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja tarvittaessa pyöräpaikointustilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustus ja liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	

Yhteydet kuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle			liikennöinti-aika arkisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa	liikennöinti-aika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa	liikennöinti-aika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa	Nykyinen palvelutaso arkisin	Tavoitetaso	Huom
Askola	Helsinki	vakio	0840-1745	4+4	0850-1730	3+3	1825-2205	2+2	perus	perus	Vain suorat yhteydet, lisäksi arkisin vaihdollisia yhteyksiä
Pornainen	Helsinki	vakio	0650-2240	12+13	0945-2240	5+5	1520-2005	2+2	perus	keskitaso	Arjen keskipäivän ja sunnuntain liikenne hieman alle keskitason
Nikkilä	Helsinki	vakio	0630-2240	28+27	0740-0120	13+15	1250-2005	4+4	keskitaso	houkutteleva	Arkisin houkutteleva taso, sunnuntaiyhteydet vain keskitasoa
Söderkulla	Helsinki	vakio	0555-0215	42+48	0655-0400	34+34	0645-0215	31+30	kilpailu	kilpailu	
Porvoo	Helsinki	vakio pika	0555-0215 0555-0005	76+84 28+26	0645-0400 0655-0005	38+40 20+21	0645-0215 0655-0005	33+33 22+19	kilpailu houkutteleva	kilpailu houkutteleva	Vahvaa kilpailutasoa, etenkin yhdessä pikavuorojen kanssa
Porvoo	Lentoasema	pika	0530-0110	13+14	0650-0110	8+13	0650-0110	7+12	keskitaso	keskitaso	2+3 vuoroa suoria, muut vaihto Landbon liittymässä
Helsinki	Kilpilahti	vakio	0645-1815	2+3	-	-	-	-	perus	perus	Vain työmatkayhteyksiä, lisäksi yritysten omia kuljetuksia
Pukkila	Helsinki	vakio	0840-1745	4+5	0850-1730	3+3	1825-2205	2+2	perus	perus	Vain suorat yhteydet, lisäksi arkisin noin 4+4 vaihdollista yhteyttä
Myrskylä	Helsinki	vakio	1155-1208	3+2	1425-1300	2+2	1550-1730	2+3	minimi-	minimi	Ei toimivia yhteyksiä päivittäisiin työ-/opiskelumatkoihin
Loviisa	Helsinki	vakio pika	0855-2200 0555-0005	12+18 15+18	0955-2000 0655-0005	8+10 13+14	1625-2115 0655-0005	4+6 13+15	keskitaso keskitaso	keskitaso keskitaso	Vakio- ja pikavuorot yhdessä tarjoavat houkuttelevan tason pikavuoropysäkeiltä
Liljendal	Helsinki	vakio pika	0855-1515 0755-2030	3+3 9+9	- 1025-1830	- 4+7	- 1200-2030	- 6+6	minimi perus	perus	Vakio- ja pikavuoroilla yhdessä perustason tarjonta, viikoloppuna keskitaso
Lapinjärvi	Helsinki	vakio pika	0855-0900 0755-2030	3+2 9+9	- 1025-1830	- 4+7	- 1200-2030	- 6+6	minimi perus	perus	Vakio- ja pikavuoroilla yhdessä perustason tarjonta, viikonloppuna keskitaso
Pernaja	Helsinki	vakio	0955-1800	7+7	0955-1800	5+3	1730-1800	2+2	minimi	perus	Aamuyhteydet Helsinkiin huonot (vaihtona Porvoossa 6:05 - 7:40)
Ruotsinpyhtää	Helsinki	vakio	0855-1430	2+1	1220-	1+0	-	-	minimi-	minimi	Toimii lähinnä asiointiyhteytenä, ei työ-/opiskelumatkoilla

Taso:	kartalla	minimi					
Kilpailutaso	0		0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300 28+28
Houkutteleva taso	1		0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100 11+11
Keskitaso	2		0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700 3+3
Peruspalvelutaso	3		0700-1700	3+3	--	0+0	-- 0+0
Minimitaso	4		0800-1600	1+1	--	0+0	-- 0+0
Lakisääteinen taso	5		koulupäivä	1+1	--	0+0	-- 0+0

Liikennöinti-aika määritelty:
Suuremman keskuksen suunta
Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskuksen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika

Nykyiset yhteydet, palvelutaso ja palvelutasotavoite 2015-19
Itä-Uusimaa

LIITE 4-5

Kuntakeskusten väliset yhteydet			liikennöintiäika arkisin		vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa		liikennöintiäika lauantaisin		vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa		liikennöintiäika sunnuntaisin		vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa		Nykyinen palvelutaso arkisin	Tavoitetaso	Huom
Askola																	
Askola	Porvoo		0630-2015	<div><div></div><div></div></div> 13+15	<div><div></div><div></div></div>	0735-1840	<div><div></div><div></div></div> 4+4	<div><div></div><div></div></div>	1300-2310	<div><div></div><div></div></div> 3+3	<div><div></div><div></div></div>	keskitaso	keskitaso		keskitaso	keskitaso	Kouluyhteydet
Mäntsälä	Monninkylä		0725-1620	<div><div></div><div></div></div> 3+3	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	perus	perus		perus		
Lapinjärvi																	
Lapinjärvi	Loviisa		0820-1615	<div><div></div><div></div></div> 1+3	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	minimi	minimi		minimi	minimi	Vakio- ja pikavuoroilla yhdessä lähes keskitason tarjonta
Lapinjärvi	Porvoo	vakio	0740-1050	<div><div></div><div></div></div> 3+2	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	lakisääteinen	perus		perus	perus	
Lapinjärvi	Kouvola	pika	0655-2135	<div><div></div><div></div></div> 9+11	<div><div></div><div></div></div>	0925-1930	<div><div></div><div></div></div> 4+7	aa	1100-2135	<div><div></div><div></div></div> 6+6	<div><div></div><div></div></div>	perus	perus		perus	perus	Vakio- ja pikavuoroilla yhdessä perustason tarjonta, mutta aamuyhteydet huonot
		vakio	0925-1030	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	lakisääteinen	perus		perus	perus	
		pika	1105-2130	<div><div></div><div></div></div> 9+9	<div><div></div><div></div></div>	1105-1600	<div><div></div><div></div></div> 7+4	aa	1300-2130	<div><div></div><div></div></div> 6+6	<div><div></div><div></div></div>	perus	perus		perus	perus	
Loviisa																	
Loviisa	Porvoo	vakio	0645-2300	<div><div></div><div></div></div> 13+18	<div><div></div><div></div></div>	0835-2300	<div><div></div><div></div></div> 8+10	<div><div></div><div></div></div>	1510-2220	<div><div></div><div></div></div> 4+6	<div><div></div><div></div></div>	keskitaso	keskitaso		keskitaso	keskitaso	Vakio- ja pikavuorot yhdessä tarjoavat houkuttelevan tason pikavuoropysäkeiltä
		pika	0455-2110	<div><div></div><div></div></div> 14+21	<div><div></div><div></div></div>	0550-2110	<div><div></div><div></div></div> 13+14	<div><div></div><div></div></div>	0550-2310	<div><div></div><div></div></div> 13+14	<div><div></div><div></div></div>	keskitaso	keskitaso		keskitaso	keskitaso	
Loviisa	Kotka	vakio	0650-1715	<div><div></div><div></div></div> 13+8	<div><div></div><div></div></div>	1120-1715	<div><div></div><div></div></div> 7+4	aa	1620-1715	<div><div></div><div></div></div> 5+2	<div><div></div><div></div></div>	perus	perus		perus	perus	Vakio- ja pikavuorot yhdessä tarjoavat houkuttelevan tason pikavuoropysäkeiltä
		pika	0955-0330	<div><div></div><div></div></div> 18+14	<div><div></div><div></div></div>	0955-2020	<div><div></div><div></div></div> 14+12	<div><div></div><div></div></div>	0955-2020	<div><div></div><div></div></div> 13+11	<div><div></div><div></div></div>	keskitaso	keskitaso		keskitaso	keskitaso	
Liljendal	Loviisa		0805-1610	<div><div></div><div></div></div> 2+3	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	minimi	minimi		minimi	minimi	Pika- ja vakiovuorot yhdessä tarjoavat vahvan peruspalvelutason
Liljendal	Porvoo	vakio	0740-1630	<div><div></div><div></div></div> 3+3	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	minimi	perus		perus	perus	
		pika	0655-2135	<div><div></div><div></div></div> 9+9	<div><div></div><div></div></div>	0925-1930	<div><div></div><div></div></div> 4+7	aa	1100-2135	<div><div></div><div></div></div> 6+6	<div><div></div><div></div></div>	perus	perus		perus	perus	
Pernaja	Loviisa		0745-1720	<div><div></div><div></div></div> 8+9	<div><div></div><div></div></div>	1155-1720	<div><div></div><div></div></div> 3+5	aa	1425-1720	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	perus	perus		perus	perus	
Pernaja	Porvoo		0645-1910	<div><div></div><div></div></div> 8+7	<div><div></div><div></div></div>	0835-1910	<div><div></div><div></div></div> 5+3	aa	1610-1910	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	perus	perus		perus	perus	
Ruotsinpyhtää	Loviisa		0630-1705	<div><div></div><div></div></div> 6+6	<div><div></div><div></div></div>	1025-	<div><div></div><div></div></div> 1+0		-	-	-	perus	perus		perus	perus	
Ruotsinpyhtää	Kotka		-	-	-	-	-	-	-	-	-	lakisääteinen	lakisääteinen		lakisääteinen	lakisääteinen	
Myrskylä																	
Myrskylä	Porvoo		0745-1630	<div><div></div><div></div></div> 4+3	<div><div></div><div></div></div>	1305-1415	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	1440-1845	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	minimi	perus		perus	perus	Arjen liikennöintiäika jää hieman peruspalvelutason rajasta
Myrskylä	Lahti		0955-1620	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	0955-1620	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	0955-1620	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	minimi	minimi		minimi	minimi	
Myrskylä	Porlammi		0905-1525	<div><div></div><div></div></div> 3+4	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	minimi	minimi		minimi	minimi	
Myrskylä	Koskenkylä		1010-1600	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	1010-1600	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	1010-1600	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	minimi	minimi		minimi	minimi	
Myrskylä	Orimattila		0930-1645	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	0930-1645	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	0930-1645	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	minimi	perus		perus	perus	
Pornainen																	
Pornainen	Nikkilä		0600-2320	<div><div></div><div></div></div> 12+15	<div><div></div><div></div></div>	0900-2320	<div><div></div><div></div></div> 5+5	<div><div></div><div></div></div>	1435-2045	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	perus	keskitaso		keskitaso	keskitaso	Päivän vuoroväli sunnuntailiikenne jäävät hieman keskitasosta
Pornainen	Järvenpää		0705-1700	<div><div></div><div></div></div> 4+3	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	perus	keskitaso		keskitaso	keskitaso	
Pornainen	Porvoo		0735-1620	<div><div></div><div></div></div> 3+5	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	minimi	minimi		minimi	minimi	
Pornainen	Monninkylä		0815-1520	<div><div></div><div></div></div> 2+2	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	minimi	minimi		minimi	minimi	
Pornainen	Mäntsälä		0825-0910	<div><div></div><div></div></div> 1+1	<div><div></div><div></div></div>	-	-	-	-	-	-	lakisääteinen	minimi		minimi	minimi	
Pornainen	Kerava		-	-	-	-	-	-	-	-	-	lakisääteinen	lakisääteinen		lakisääteinen	lakisääteinen	

Taso:	kartalla	minimi					
Kilpailutaso	0		0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300 28+28
Houkutteleva taso	1		0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100 11+11
Keskitaso	2		0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700 3+3
Peruspalvelutaso	3		0700-1700	3+3	--	0+0	-- 0+0
Minimitaso	4		0800-1600	1+1	--	0+0	-- 0+0
Lakisääteinen taso	5		koulupäivä	1+1	--	0+0	-- 0+0

Liikennöintiäika määritelty:
Suuremman keskuksen suunta
Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika

Nykyiset yhteydet, palvelutaso ja palvelutasotavoite 2015-19
Itä-Uusimaa

Kuntakeskusten väliset yhteydet			liikennöintiäika arkisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa	liikennöintiäika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa	liikennöintiäika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa	Nykyinen palvelutaso arkisin	Tavoitetaso	Huom
Porvoo											
Porvoo	Loviisa	vakio pika	0745-1825 0850-2105	18+13 21+14	1025-1825 0850-2105	10+8 14+13	1425-1825 0850-2105	6+4 14+13	keskitaso keskitaso	houkutteleva	Vakio- ja pikavuoroilla yhdessä houkuttelevan tason vuorotarjonta
Porvoo	Kouvola	vakio pika	0925-1350 1105-2130	3+3 9+9	- 1105-1600	- 7+4	- 1300-2130	- 7+7	minimi perus	perus	Vakio- ja pikavuorot yhdessä perustasoa, mutta aamuyhteydet puuttuvat
Porvoo	Kerava		0725-1515	3+5	-	-	-	-	minimi	minimi	Vaihdollisia Nikkilän kautta
Porvoo	Nikkilä		0550-2000	14+10	0655-2000	6+6	1245-1945	2+2	perus	aa	Arjen keskipäivän tarjonta ja sunnuntailiikenne jäävät hieman keskitasosta
Mäntsälä	Porvoo		0750-1600	3+3	-	-	-	-	minimi	minimi	
Porvoo	Kilpilahti		0555-2010	14+14	0645-1915	2+2	0645-1915	2+2	aa-	aa	Arkisin keskitaso, viikonlopun tarjonta jää alle keskitason vaatimusten
Kerava	Kilpilahti		0640-1610	2+1	-	-	-	-	minimi	minimi	Työmatkayhteydet
Pornainen	Kilpilahti		0640-1610	2+1	-	-	-	-	minimi	minimi	Työmatkayhteydet
Söderkulla	Kilpilahti		0645-1815	2+2	-	-	-	-	minimi	minimi	Työmatkayhteydet
Pukkila											
Pukkila	Porvoo		0630-2015	10+12	0735-1840	4+4	1300-2310	3+3	perus	perus	Vuorotarjonta hyvää perustasoa
Pukkila	Mäntsälä		0835-1431	2+2	-	-	-	-	minimi	minimi	
Pukkila	Lahti		0745-1915	6+6	1200-1515	2+2	1500-2220	3+3	perus	perus	
Pukkila	Askola		0555-2040	10+11	0705-1910	4+4	1230-2330	3+3	perus	perus	
Sipoo											
Nikkilä	Kerava		0725-2115	13+15	0940-1645	6+6	-	-	perus	keskitaso	Arkena liikennöintiäika ja tarjonta lähellä keskitasoa, sunnuntaiyhteydet puuttuvat
Nikkilä	Porvoo		0745-1930	10+14	1025-1930	6+6	1420-1530	2+2	perus	keskitaso	Arjen liikennöintiäika ja vuorotarjonta ja sunnuntaitarjonta jäävät hieman keskitasosta
Söderkulla	Nikkilä		0708-2135	15+16	0925-1705	6+6	-	-	keskitaso	keskitaso	Muuten keskitasoa, sunnuntaina ei liikennettä
Söderkulla	Porvoo		0645-0100	44+37	0500-0300	34+32	0500-0100	32+33	houkutteleva	houkutteleva	Vuorotarjonta lähes kilpailutasoa, mutta aamuyhteyksissä yli 30 minuutin vuorovälejä
P-Paippinen	Järvenpää		0705-1700	7+8	-	-	-	-	perus	perus	
Taso:	kartalla		minimi								
Kilpailutaso	0		0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300	28+28			
Houkutteleva taso	1		0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100	11+11			
Keskitaso	2		0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700	3+3			
Peruspalvelutaso	3		0700-1700	3+3	--	0+0	--	0+0			
Minimitaso	4		0800-1600	1+1	--	0+0	--	0+0			
Lakisääteinen taso	5		koulupäivä	1+1	--	0+0	--	0+0			

Liikennöintiäika määritelty:
Suuremman keskuksen suunta
Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika

Nykyiset yhteydet, palvelutaso ja palvelutasotavoite 2015-19
Itä-Uusimaa

LIITE 6-7

Kyläkeskuksien yhteydet kuntakeskuksiin			liikennöintiäika arkisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa		liikennöintiäika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa		liikennöintiäika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa		Nykyinen palvelutaso arkisin	Tavoitetaso	Huom
Askola	Monninkylä	Askola	0755-1825	15+14		0715-1900	4+4		1340-1935	3+3		keskitaso	keskitaso	5+6 arkivuoroa vain koulupäivinä/-aikana
	Juornaankylä	Askola	0810-1440	1+2		-	-		-	-		lakisääteinen	lakisääteinen	Aamuyhteydet vain koulupäivinä
	Hänninmäki	Askola	0820-1315	1+1		-	-		-	-		lakisääteinen	lakisääteinen	Yhteydet vain koulupäivinä
	Särkijärvi	Askola	0810-1440	1+1		-	-		-	-		lakisääteinen	lakisääteinen	Aamuyhteys vain koulupäivinä
Lapinjärvi	Lapinjärvi	Porlammi	0910-1520	1+2		-	-		-	-		lakisääteinen	lakisääteinen	Yhteydet vain koulupäivinä
	Ingermaninkylä	Lapinjärvi	0850-1125	4+4		-	-		-	-		lakisääteinen	lakisääteinen	1+2 vuoroa vain koulupäivinä
	Pukaro th	Lapinjärvi	0835-1125	4+4		-	-		-	-		lakisääteinen		Yhteydet vain koulupäivinä
	Pukaron kylä	Lapinjärvi	0620-2210	9+9		0850-2005	4+7		1025-2210	6+6		perus	perus	Pikavuoro ei ole käyttökelpoinen lyhyen matkan ja valtatiereitin takia
			0745-1650	1+3		-	-		-	-		lakisääteinen	lakisääteinen	Yhteydet vain koulupäivinä
Loviisa	Tesjoki	Loviisa	0630-2340	14+19		1025-2340	6+7		1420-2255	3+4		keskitaso	houkutteleva	Lauantailiikenteen liikennöintiäika perustasoa
			0420-2145	15+20		0520-2145	13+16		0520-2345	13+17		houkutteleva	houkutteleva	Houkutteleva taso yhdessä vakiovuorojen kanssa
	Valko	Loviisa	0635-2320	16+15		0635-2320	8+8		0635-2320	7+7		keskitaso	keskitaso	3+2 vuoroa vain kouluvuoden aikana
	Määrlahti	Loviisa	0630-2230	18+19		0850-2230	10+9		1100-1845	5+5		keskitaso	keskitaso	3+5 vuoroa vain kouluvuoden aikana
	Loviisa	Hästholmen	0650-2310	7+10		0650-2310	3+3		0650-2310	3+3		perus	perus	
	Kuggom	Loviisa	0805-1615	3+5		-	-		-	-		minimi	minimi	Useita samanaikaisia yhteyksiä, käytännössä 2+2 lähtöä
	Vanhakylä (mt 170)	Loviisa	0745-1825	20+13		1025-1825	10+8		1425-1825	6+4		keskitaso	keskitaso	Liikennöintiajat eivät aivan täytä keskitasoa
	Härkäpää / Isnäs	Loviisa	0825-	1+0		-	-		-	-		lakisääteinen	lakisääteinen	
	Isnäs	Porvoo	0740-1630	5+6		-	-		-	-		perus	perus	Yhteydet vain koulupäivinä
	Ruotsinkylä	Loviisa	0630-1705	5+6		-	-		-	-		perus	perus	Yhteydet pääosin kouluaikana, kesällä vain 1+1 arkivuoroa
	Hommansby	Loviisa	0820-1425	1+1		-	-		-	-		lakisääteinen	lakisääteinen	Yhteydet vain koulupäivinä
	Vanhakylä (mt 170)	Porvoo las	0645-2300	16+20		0835-2300	8+10		1510-2220	4+6		keskitaso	houkutteleva	Ruuhka-ajan vuoroväli ja viikonloppuliikenne ei täytä houkuttelevaa tasoa
Myrskylä	Kankkila	Myrskylä	0850-1545	1+1		-	-		-	-		lakisääteinen	lakisääteinen	Aamuyhteys vain koulupäivinä
Pornainen	Halkia	Pornainen	0625-1940	8+9		1330-1940	1+2		1840-1820	1+1		perus	perus	3+3 arkivuoroa vain koulupäivinä
	Halkia/Metsäkylä	Järvenpää	0650-2100	6+6		1010-2100	2+2		1810-2100	1+1		perus	perus	3+2 arkivuoroa vain koulupäivinä/kouluvuoden aikana
	Metsäkylä/Pihlajamäki	Pornainen	0745-1500	4+4		-	-		-	-		perus	perus	Yhteydet vain koulupäivinä
	Laukkoski	Pornainen	0805-1530	6+8		-	-		-	-		perus	perus	4+5 arkivuoroa vain koulupäivinä
	Jokimäki	Pornainen	0635-2125	19+18		1115-2125	5+5		1800-1840	2+2		keskitaso	keskitaso	8+8 arkivuoroa vain koulupäivinä

Taso:	kartalla	minimi					
Kilpailutaso	0		0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300 28+28
Houkutteleva taso	1		0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100 11+11
Keskitaso	2		0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700 3+3
Peruspalvelutaso	3		0700-1700	3+3	--	0+0	-- 0+0
Minimitaso	4		0800-1600	1+1	--	0+0	-- 0+0
Lakisääteinen taso	5		koulupäivä	1+1	--	0+0	-- 0+0


Liikennöntiaika määriteltä:

Suuremman keskuksen suunta

Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika

Nykyiset yhteydet, palvelutaso ja palvelutasotavoite 2015-19
Itä-Uusimaa

Kyläkeskuksien yhteydet kuntakeskuksiin		liikennöinti-aika arkisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa	liikennöinti-aika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa	liikennöinti-aika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuollon aikataulussa	Nykyinen palvelutaso arkisin	Tavoitetaso	Huom
Porvoo										
Hinthaara	Porvoo	0735-1930	16+18	1025-1930	6+6	1420-1530	2+2	keskitaso	keskitaso	6+8 arkivuoroa vain koulupäivinä, vkl-liikenne perustasoa
Ilola	Porvoo	0645-2300	18+22	0835-2300	8+10	1510-2220	4+6	houkutteleva	houkutteleva	Viikonloppuliikenne ei täytä houkuttelevaa tasoa
Vanhamoisio /Kaarenk.	Porvoo	0630-2015	15+17	0735-1840	4+4	1300-2310	3+3	keskitaso	keskitaso	
Pellinki / Österby	Porvoo	0740-1620	1+1	-	-	-	-	lakisääteinen	lakisääteinen	
Tirmo	Porvoo	0740-1620	5+5	-	-	-	-	perus	perus	
Emäsalo	Porvoo	0745-1635	3+3	-	-	-	-	perus	perus	2+1 arkivuoroa vain koulupäivinä
Kråkø	Porvoo	0850-1635	2+5	-	-	-	-	perus	perus	2+4 arkivuoroa vain koulupäivinä
Sondby	Porvoo	0745-1635	3+5	-	-	-	-	perus	perus	3+4 arkivuoroa vain koulupäivinä
Epoo	Porvoo	0740-1620	7+8	-	-	-	-	perus	perus	1+1 arkivuoroa vain koulupäivinä
Voolahiti	Porvoo	0850-1635	5+6	-	-	-	-	perus	perus	1+2 arkivuoroa vain koulupäivinä, ensimmäinen vuoro vasta 8.50
Jakari	Porvoo	0740-1630	6+6	-	-	-	-	perus	perus	Yhteydet vain koulupäivinä
Kulloo	Porvoo	vakio 0645-2115	47+48	0800-0300	34+32	0800-0300	32+33	houkutteleva	kilpailu	Tarjonta kilpailutasoa; aamulla pitkiä vuorovälejä, myöhäisillan yhteydet huonot
Anttila	Porvoo	0745-1930	12+12	1025-1930	6+6	1420-1530	2+2	perus	keskitaso	3+3 arkivuoroa vain koulupäivinä
Ali-Vekkoski	Porvoo	0745-1515	2+2	-	-	-	-	minimi	minimi	1+1 arkivuoroa vain koulupäivinä
Svartbäck	Porvoo	0730-1515	5+3	-	-	-	-	perus	perus	
Kerkkoo	Porvoo	0625-1735	10+9	-	-	-	-	perus	perus	
Haksi	Porvoo (tori)	0720-1630	6+7	-	-	-	-	perus	perus	
Tolkkinen	Porvoo	0545-2215	36+40	0745-2210	23+22	0945-2210	15+14	houkutteleva	houkutteleva	
Kevätkumpu	Porvoo	0540-1930	39+39	0815-1755	6+5	0755-1915	6+5	houkutteleva	houkutteleva	Arkisin vuorotarjonta houkuttelevaa tasoa, viikonlopputarjonta keskitasoa
Huhtinen	Porvoo (tori)	0610-2150	35+32	0800-2145	22+21	1000-2145	13+13	houkutteleva	houkutteleva	
Porvoo (tori)	Kuninkaanportti	0630-2025	33+27	0630-2025	6+6	1140-2010	2+2	houkutteleva-	houkutteleva	Arkisin vuorotarjonta houkuttelevaa tasoa, viikonlopputarjonta keski-/perustasoa
Pukkila										
Pukkila	Torpinkylä	0735-1900	2+2	-	-	-	-	minimi	minimi	2+1 arkivuoroa vain koulupäivinä (3 paluuvuoroa, mutta kaksi samanaikaisesti)
Kantele	Pukkila	0740-1605	1+1	-	-	-	-	lakisääteinen	lakisääteinen	Aamuyhteys vain koulupäivinä
Savijoki	Pukkila	0730-1500	1+1	-	-	-	-	lakisääteinen	lakisääteinen	Yhteydet vain koulupäivinä, molemmat vuorot lähes samanaikaisesti
Sipoo										
P-Paippinen	Nikkilä	0750-1600	6+5	-	-	-	-	perus-	perus	4+4 arkivuoroa vain koulupäivinä, liikennöintiajat vain minimitasoa
Talma	Nikkilä (Kuntala)	0745-2055	13+12	-	-	-	-	perus	keskitaso	
Linnanpelto	Nikkilä	0600-2320	12+15	0900-2320	5+5	1435-2045	2+2	perus	keskitaso	2+4 arkivuoroa vain koulupäivinä
Hindsby	Nikkilä	0740-1510	3+3	-	-	-	-	perus	perus	Yhteydet vain koulupäivinä?
Myyras	Nikkilä	0755-1515	7+7	0950-1515	2+2	-	-	perus	perus	
Box	Söderkulla	0505-2325	39+47	0605-2325	32+34	0605-2325	33+32	houkutteleva-	houkutteleva	1+1 arkivuoroa vain koulupäivinä
Box	Nikkilä	0740-1505	2+5	-	-	-	-	minimi	minimi	Yhteydet vain koulupäivinä
Kalkkiranta	Nikkilä	0740-1515	3+4	-	-	-	-	minimi	keskitaso	Osalla yhteyksistä vaihto Söderkullassa
Gumbostrand	Söderkulla	0715-1440	2+2	-	-	-	-	minimi	minimi	Yhteydet vain koulupäivinä?
Kitö/Spjutsund	Nikkilä	0740-1505	2+3	-	-	-	-	minimi	minimi	Yhteydet vain koulupäivinä
Eriksnäs	Söderkulla	0705-1725	4+4					minimi	keskitaso	
Immersby	Söderkulla	0825-1535	2+3					minimi	minimi	

Taso:	kartalla		minimi					
Kilpailutaso	0		0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300	28+28
Houkutteleva taso	1		0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100	11+11
Keskitaso	2		0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700	3+3
Peruspalvelutaso	3		0700-1700	3+3	--	0+0	--	0+0
Minimitaso	4		0800-1600	1+1	--	0+0	--	0+0
Lakisääteinen taso	5		koulupäivä	1+1	--	0+0	--	0+0

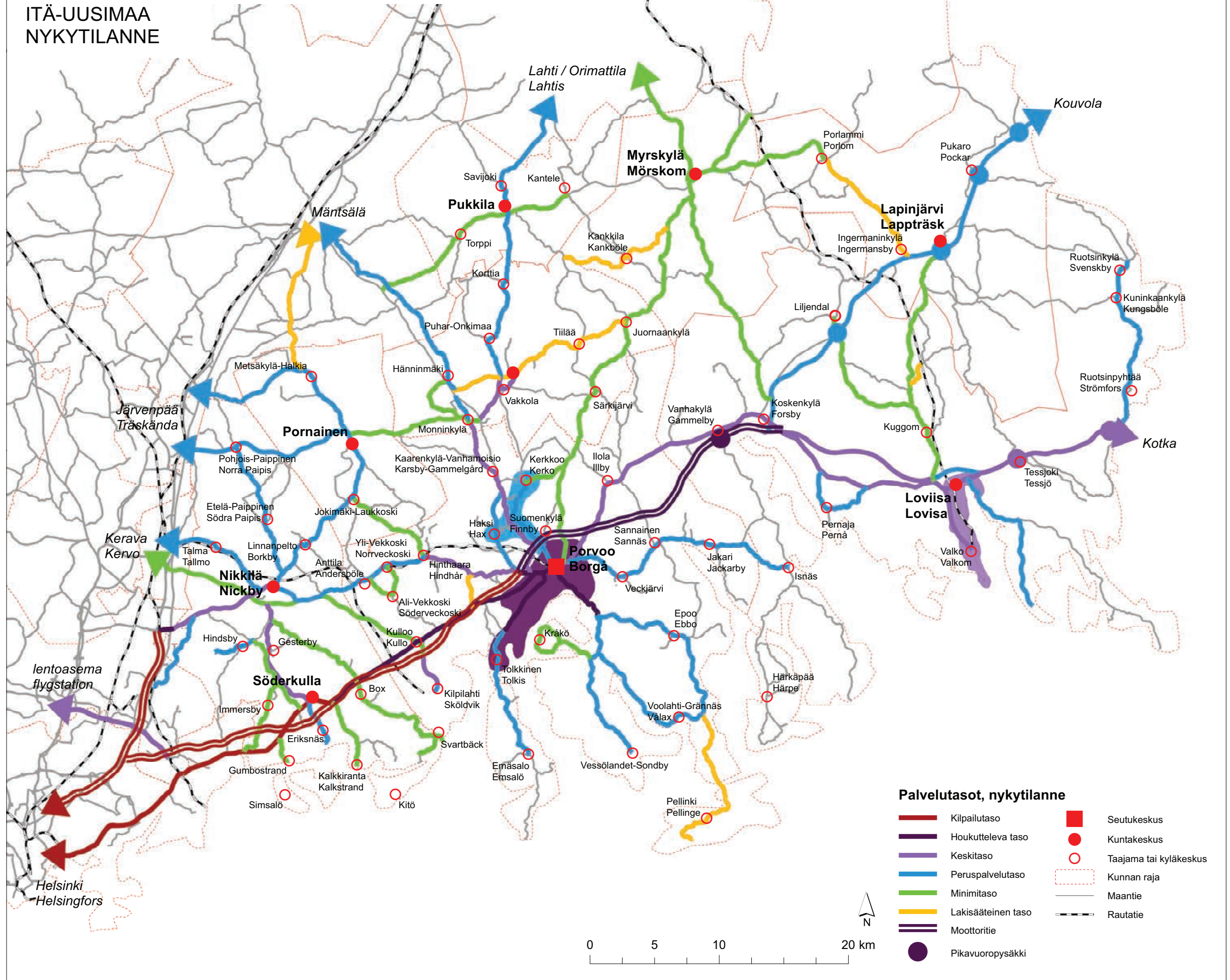
Liikennöinti-aika määritely:

Suuremman keskuksen suunta

Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika

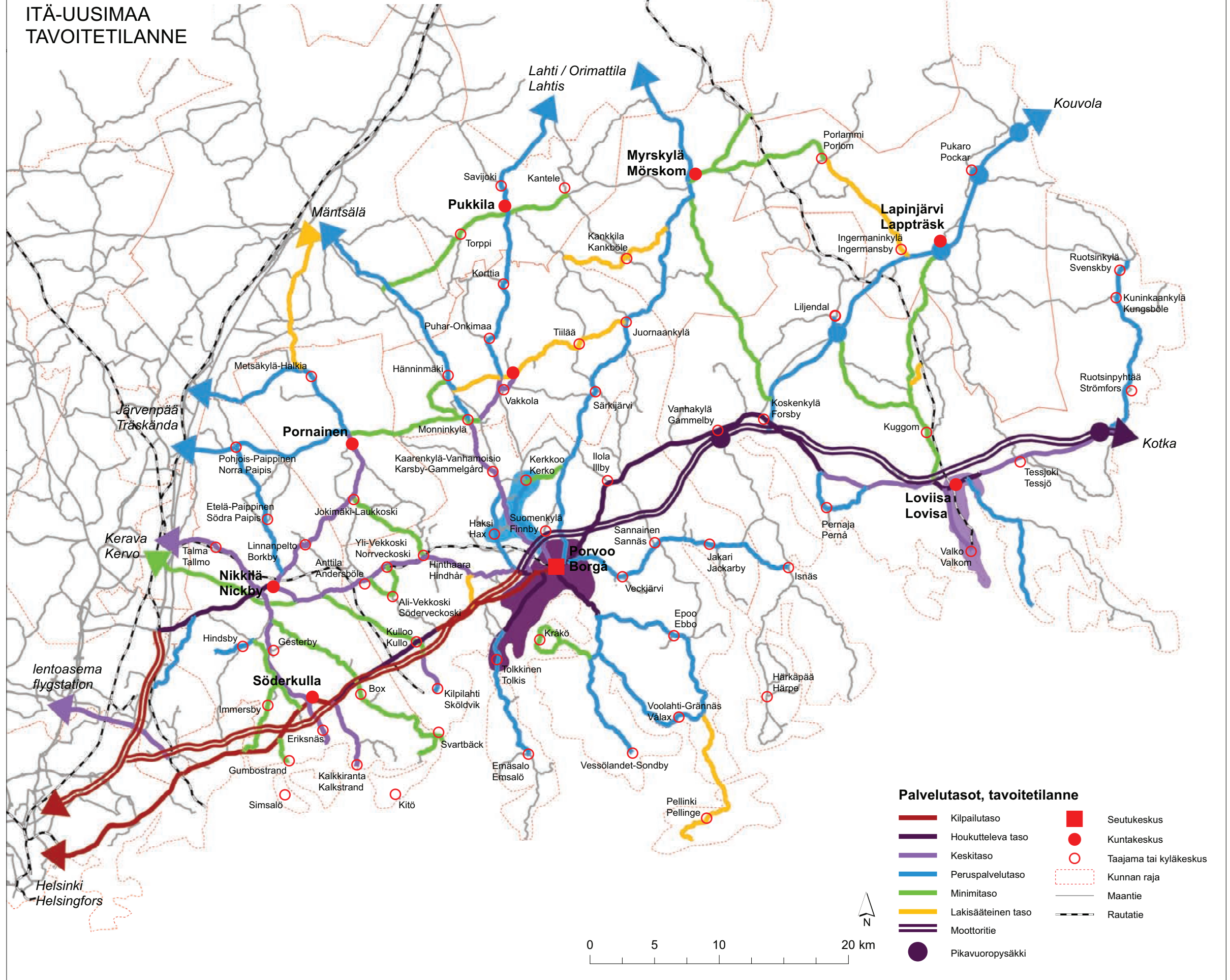
Itä- ja Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutason määrittely

ITÄ-UUSIMAA
NYKYTILANNE



Itä- ja Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutason määrittely

ITÄ-UUSIMAA
TAVOITETILANNE



Uudenmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36, 00521 Helsinki
puh. 020 63 60070
www.ely-keskus.fi/uusimaa

ISBN 978-952-257-439-8 (PDF)

ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)